

Bestuursdienst



Telefoon (050) 3678304/ Marcel Meijer  
Onderwerp Visie Verkeersmanagement

De leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum **29 APR 2010**

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO10.2220290

Uw brief van

Uw kenmerk

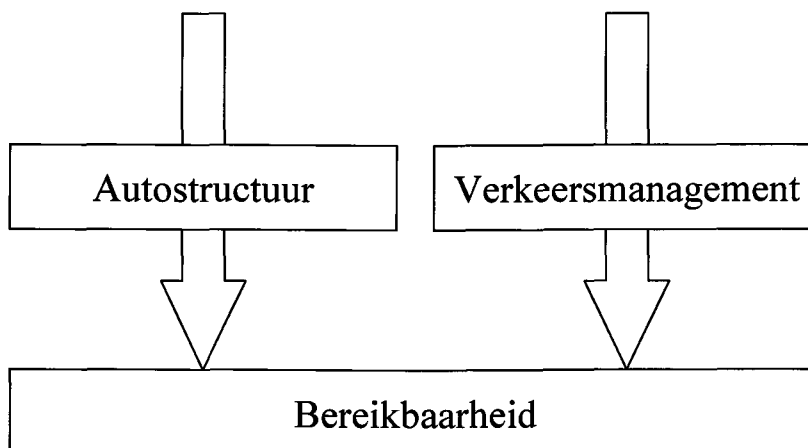
Geachte heer/mevrouw,

Met onze brief van 15 februari 2010 (bijlage) hebben wij u op de hoogte gebracht van de diverse lopende activiteiten voor het onderwerp Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en de planning daarvan. Inmiddels hebben wij nieuwe stappen gezet en daarover informeren wij u nu met deze brief.

#### **Waarom verkeersmanagement**

De komende jaren staan er grote ontwikkelingen op stapel. Deze geven extra druk op de doorstroming van het autoverkeer. Om de stad een toekomstvaste bereikbaarheid te bieden, komen er flinke veranderingen in de infrastructuur (bv. zuidelijke ringweg) met ook ruimtelijke gevolgen. Door deze ruimtelijke en infrastructurale ontwikkelingen gaat de verdeling van het autoverkeer in de stad veranderen. Automobilisten maken andere keuzes en wegen worden drukker of juist minder druk.

De beschikbare capaciteit voor de afwikkeling van het autoverkeer wordt in de basis bepaald door de aanwezige (toekomstige) autostructuur. Welke verbindingen zijn er en hoeveel verkeer kunnen deze verwerken. Omdat we niet alles kunnen en willen oplossen met infrastructuur, werken we daarnaast aan verkeersmanagement. Enerzijds sturen en geleiden we het verkeer over het wegennet. Daarmee zijn we in staat het verkeer te laten rijden op die wegen die daarvoor geschikt zijn. Zo benutten we de aanwezige capaciteit beter en maximaal. Anderzijds is verkeersmanagement een zeer klantgericht middel. Door mensen goed te informeren, zijn automobilisten zelf beter in staat om keuzes te maken en rekening te houden met de omstandigheden.



Om de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te waarborgen hebben we dus zowel een goede autostructuur als verkeersmanagement nodig. De autostructuur en het verkeersmanagement zijn nauw met elkaar verbonden. Verkeersmanagement gaat hand in hand met mobiliteitsmanagement.

#### **Huidige situatie verkeersmanagement**

In stad en regio Groningen wordt het instrument (dynamisch) verkeersmanagement nu nog beperkt ingezet als middel om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Er wordt al wel enige tijd samengewerkt door de verschillende wegbeheerders en partijen. Dit heeft geleid tot diverse initiatieven zoals gezamenlijke studies, overlegvormen (bijv. doorstroming ringwegen) en nu ook de realisatie van DVM-maatregelen in het kader van de Mobiliteitsaanpak, Pakket 13 (spoor 1). Van een structurele en effectieve inzet van verkeersmanagement is momenteel echter nog geen sprake. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de volgende:

- De partijen maken weinig personele capaciteit vrij voor verkeersmanagement;
- Een eenduidige gezamenlijke visie op verkeersmanagement ontbreekt;
- Geen van de partijen heeft de regierol opgepakt.

#### **Onderzoek naar de gemeentelijke visie op verkeersmanagement**

We hebben het bureau “Goedwijs” gevraagd ons te adviseren en in de huid te kruipen van de gemeente Groningen, om vanuit die referentie op te schrijven wat er op ons afkomt. Wat moeten we doen op het gebied van DVM en hoe kunnen we dat vormgeven? Vanuit diverse hoeken van de organisatie zijn de levende ideeën en gedachten geïnventariseerd en gebundeld. Resultaat is een idee over verkeersmanagement in en rond de stad vanuit gemeentelijk perspectief, vastgelegd in de rapportage “ambitie en visie verkeersmanagement gemeente Groningen”. De rapportage is onze eerste aanzet om te komen tot een visie. Belangrijk is nu dat we samen met provincie, rijk en andere partners gezamenlijk komen tot een concreet pakket van DVM maatregelen, die gekoppeld zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen die wij voorstaan.

Het rapport “ambitie en visie verkeersmanagement gemeente Groningen” is na de zomer van 2009 beschikbaar gekomen. Er is een sterk verband met de Parkeernota “parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!”, waarin de vernieuwing van het PRIS een belangrijk onderdeel is. Nu deze door u is vastgesteld op 27 januari 2010, is de tijd rijp om verder te gaan met het verkeersmanagement. Nu alle partijen hun huiswerk gedaan hebben (de provincie Groningen heeft een vergelijkbaar proces gevolgd en het rijk werkt landelijk al langer met verkeersmanagement), kunnen de volgende stappen worden gezet.

De rapportage van “Goedwijs” is een beschrijving op hoofdlijnen. Aan de orde komen ambitie en visie op samenwerking en inhoud en een mogelijke richting voor vervolgstappen.

De rapportage van “Goedwijs” is ter informatie als bijlage bij deze brief gevoegd.

### **Onze visie**

Onze ambitie is om vóór 2015 en vóór de start van grote projecten zoals de zuidelijke ringweg effectief verkeersmanagement operationeel te hebben op het regionale wegennet van Groningen, dat samen met de partners is ontwikkeld en wordt aangestuurd vanuit een gezamenlijke organisatie.

Hiervoor is nodig, dat we een programmatische aanpak volgen, waarin verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement elkaar versterken. Samengevat betekent dit het volgende:

- We delen de analyse van “Goedwijs” dat het tijd is om voor DVM, samen met provincie, rijk en andere partners, tot een concreet programma te komen met maatregelen, en afspraken over fasering en planning;
- Inhoudelijk stellen we voor vooral aan te sluiten bij de bestaande (beleids)kaders en strategische doelstellingen en niet opnieuw te beginnen met theoretische studies. Er is al het nodige onderzocht en uitgezocht en de noodzaak tot extra onderzoek is in deze fase beperkt. Afstemming van infrastructuur en verkeersmanagementmaatregelen is hier essentieel;
- In hoofdlijnen vinden we van belang dat de ringweg kan blijven draaien en dat er een goede doorstroming is van de zuidelijke ringweg en toeleidende A7 en A28. Onze zorg is echter niet alleen de doorstroming van verkeer, maar ook een prettig leef- en werkklimaat in de stad. De beleidsdoelstellingen moeten daarom ook naar stedelijk niveau vertaald worden en meetbaar zijn;
- Absolute voorwaarde is de bestuurlijke verankering van het verkeers- en mobiliteitsmanagement en de regionale samenwerking daarin. Om effectief te worden, moeten we in een iteratief proces terecht komen van: doelen benoemen – maatregelen benoemen – maatregelen toetsen en selecteren. Resultaat is dan een breed gedragen pakket van maatregelen waarover we organisatorische en financiële afspraken kunnen maken.

### **Het verdere proces**

De "Goedwijs"-rapportage is ons startpunt bij de gesprekken met de partners om tot een gezamenlijke visie te komen. Het staat voor onze analyse van de huidige situatie en problematiek en geeft oplossingsrichtingen waarin wij ons kunnen vinden. Het is voor ons een eerste aanzet om tot een visie te komen. In de eerste gesprekken met onze regionale partners worden nu de verschillende ideeën en beelden gedeeld. We brengen de overeenkomsten en verschillen in kaart. Vanuit een gezamenlijk gedragen beeld, gaan we werken aan een programma van maatregelen.

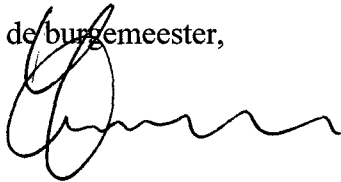
Onze verwachting is dat dit begin 2011 leidt tot een visie en uitvoeringsprogramma. De realisatie van maatregelen en uitvoering van afspraken strekt zich uit over meerdere jaren. Door de aankomende grote projecten zoals zuidelijke ringweg en tram en vooral ook de taskforce bereikbaarheid zuidelijke ringweg, komt de aanpak van het verkeersmanagement nu in een stroomversnelling.

DVM vraagt forse investeringen en heeft ook organisatorische en financiële consequenties vanwege bijvoorbeeld aansturing en het beheer en onderhoud. Ook dit is nadrukkelijk onderdeel van de gesprekken met onze partners. We onderzoeken daarbij ook de mogelijkheden van financiering van de investeringen vanuit bijvoorbeeld de exploitatie van het Parkeerbedrijf (voor het PRIS) en het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP).

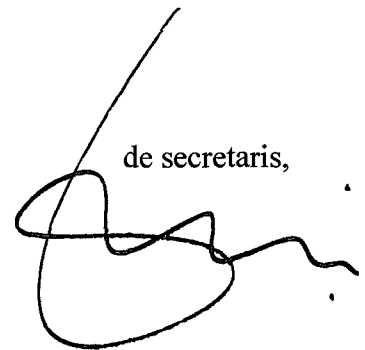
Gezien het grote belang van DVM voor de bereikbaarheid van de stad, vinden we het belangrijk u op de hoogte houden van de voortgang en ontwikkelingen. We zijn daarom ook benieuwd naar uw gedachten en mening over de richting voor DVM. Wij willen daarover graag met u een kaderstellende discussie voeren.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

de secretaris,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping loop at the top and a long, wavy horizontal stroke at the bottom.

Bestuursdienst  
Telefoon (050) 367 83 04/ Marcel Meijer  
Onderwerp Dynamisch Verkeersmanagement



**BIJLAGE**

Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

de leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum 15 FEB 2010

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RORO10.2177626

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Op 27 januari 2010 is door u ingestemd met de nota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!". Tijdens de behandeling van deze nota is door u gevraagd meer inzicht te geven in het onderwerp Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en de planning daarvan. Met deze brief geven wij u een toelichting op de stand van zaken op dit thema.

Op dit moment zijn er drie sporen, die zich elk nog in een opstartfase bevinden. Gecombineerd zijn ze een samenhangend pakket van DVM-activiteiten.

### **Spoor1: Mobiliteitsaanpak, Pakket 13**

Dit is het meest concrete spoor. Met onze brief "Mobiliteitsaanpak thema "Weg" / DVM" hebben wij u in oktober 2009 geïnformeerd over dit onderwerp. Onder de vlag van de Mobiliteitsaanpak thema 'Weg' van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, zetten we een eerste stap naar een DVM-systeem voor de stad en de directe omgeving. Dit staat bekend als 'Pakket 13, optimaliseren van zuidelijke ringweg Groningen'. De maatregelen hebben enerzijds een functie in de geleiding en sturing van verkeersstromen en zijn anderzijds inzetbaar voor informatievoorziening naar de weggebruiker. Het pakket bestaat uit de volgende maatregelen:

- Plaatsing van een Dynamische ReizigersInformatie Systeem langs A7 en A28, gericht op de OV-reizigers die gebruiken van de P+R-locaties Haren en Hoogkerk (OV-DRIS);
- Plaatsing van 5 Dynamische Reizigers Informatie Panelen (DRIP) langs de T-structuur A7/A28, waarmee de automobilist van informatie over omleidingen, alternatief vervoer en de verkeerssituatie bij evenementen gegeven wordt;
- Uitbreiding van het aantal Incident Management (IM) camera's langs de A7 en A28 rondom Groningen. Bij ongevallen en incidenten is dan meer zicht op de situatie ter plekke en kan sneller worden ingegrepen;

- Door de verkeerslichten op Julianaplein en Europaweg onderling te koppelen verbetert de doorstroming onder reguliere omstandigheden. Ook in een specifieke situatie, zoals bij het leeglopen van de Euroborg, kunnen scenario's worden ingesteld om de piek in de druk op het verkeersysteem te verwerken.

Het pakket kent een investeringsomvang van € 4 miljoen. In een samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Nederland, provincies Groningen en Drenthe en de regio Groningen Assen, realiseren we deze maatregelen in de periode tot en met 2012. In de voorbereiding spelen naast de plaatsing van de systemen, ook de afspraken over aansturing en beheer en onderhoud een nadrukkelijke rol. De afspraken daarover moeten nog worden gemaakt. Omdat DVM een terrein is, dat zich bij ons nog helemaal moet ontwikkelen, is Pakket 13 een uitstekende 'proeftuin' voor toekomstige projecten op gebied van DVM.

Via dit spoor zetten we stappen op het gebied van DVM die direct zichtbaar zijn op straat voor het publiek en de weggebruiker.

### **Spoor 2: Parkeer Route Informatie Systeem**

Minder concreet, maar wel al eerder bij u aangekondigd is het opzetten van een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). De herziening en uitbreiding van het PRIS is een belangrijk onderwerp in de Parkeernota. In die Parkeernota hebben wij hiervoor een onderzoek / verkenning aangekondigd naar wat een dergelijk systeem behelst, welke mogelijkheden er zijn, en over de kosten en uitvoeringsplanning. Binnenkort starten we met dit onderzoek door een externe adviseur. Eind 2010 verwachten we een concreet beeld te hebben van de mogelijkheden, investeringen en consequenties voor beheer en onderhoud. Een planning voor implementatie is afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek en van het niveau van investeringen. Er is nog geen dekking voor de investeringen en maatregelen.

Met het PRIS beogen we een sterke uitbreiding van de mogelijkheden om de bezoeker van de stad naar de juiste parkeerlocatie te verwijzen. Naast betere informatie zetten we in op het eerder verstrekken van de informatie. De automobilist krijgt dan al bij nadering van de stad en op de ringweg actuele gegevens over de beschikbare garages, het aantal vrije plaatsen en de routes daarnaar toe. De technologische ontwikkelingen op dit gebied gaan snel en er zijn vele mogelijkheden voor de invulling van het PRIS. Dit is een omvangrijk thema en vraagt maatwerk en zorgvuldigheid. De kosten en (maatschappelijke) baten van de diverse maatregelen variëren sterk en zijn afhankelijk van de opzet van het systeem. Eerste stap is daarom het uitvoeren van onderzoek.

### **Spoor 3: Integrale visie op DVM**

Minst concreet op dit moment is de wens cq noodzaak om te komen tot een regionaal afgestemde, integrale visie op DVM in en rond de stad. We werken al enige tijd samen met Rijkswaterstaat, provincie Groningen en andere partijen om invulling te geven aan (dynamisch) verkeersmanagement. Deze samenwerking is waardevol, maar nog niet effectief genoeg.

Om verkeersmanagement een volwaardige rol te laten vervullen in ons verkeer- en vervoerbeleid, moet de aandacht en prioriteit worden verhoogd. Omdat het thema verkeersmanagement voor onze regio tot nu toe redelijk ongrijpbaar is geweest, is de allereerste stap om te benoemen wat we willen bereiken met DVM, wat we daarvoor nodig hebben, hoe we de dagelijkse beheer organiseren en welke kosten daarbij komen kijken. Daarom is een visie, gedragen door de relevante wegbeheerders in en rondom de stad, essentieel. Pakket 13 en PRIS worden onderdeel van het totale pakket aan DVM. Naast het opstellen van een gezamenlijke visie op verkeersmanagement in de regio, zijn de beschikbaarheid van voldoende (personele) capaciteit en het beleggen van een centrale regierol zeer belangrijk.

Verkeersmanagement is bij uitstek een taak van gezamenlijke wegbeheerders. Samenwerking op alle niveaus (van bestuurlijk tot operationeel) is hierbij belangrijk. Het opstellen van een gezamenlijke visie, die vervolgens leidt tot een gedeeld prioriteitsbesef, gemeenschappelijke agenda en structurele samenwerking is daarvoor de weg die we zien. Eindresultaat is niet alleen de visie, maar vooral ook gezamenlijke projecten en maatregelen. Onze inzet is een set van (werk)afspraken die snel tot zichtbaar resultaat leiden.

De ambtelijke start van het proces om te komen tot een gezamenlijke visie wordt voorbereid, met name op gezamenlijk initiatief van de provincie en gemeente Groningen. Onze verwachting is dat dit begin 2011 leidt tot een visie en uitvoeringsprogramma. De realisatie van maatregelen en uitvoering van afspraken strekt zich uit over meerdere jaren. Er is vooralsnog geen dekking voor de investeringen (los van Pakket 13).

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,



**BIJLAGE**



# **Ambitie en visie verkeersmanagement gemeente Groningen**

input voor effectieve regionale samenwerking


Gemeente Groningen  
21 augustus 2009  
2009-02  
2009-02-13  
versie 2



## Opbouw

<b>1. BEREIKBAARHEID IS OLIE IN DE ECONOMISCHE MOTOR VAN HET NOORDEN</b> .....	<b>1</b>
1.1 ECONOMISCHE MOTOR VAN HET NOORDEN.....	1
1.2 SLECHTE BEREIKBAARHEID DOET MOTOR HAPEREN.....	2
1.3 BOUWPERIODE ZRG LEVERT GROTE BEREIKBAARHEIDSPROBLEMEN.....	3
1.4 VERKEERS- EN MOBILITEITSMANAGEMENT IS REMEDIE.....	3
<b>2. AMBITIE: IN 2015 OPERATIONEEL VERKEERSMANAGEMENT IN REGIONAAL VERKEERSNETWERK</b> .....	<b>5</b>
2.1 EFFECTIEF EN RESULTAATGERICHT SAMENWERKEN.....	5
2.2 AMBITIE: IN 2015 SAMEN VERKEERSMANAGER.....	6
<b>3. VISIE: INTEGRATIE VERKEERS- EN MOBILITEITSMANAGEMENT VOOR OPTIMALE NETWERKPRESTATIE</b> .....	<b>7</b>
3.1 BIJ ONTWIKKELING PROGRAMMA GEBRUIK MAKEN VAN WAT ER AL IS.....	7
3.2 STRATEGISCHE BELEIDSDOELSTELLINGEN: BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID.....	7
3.3 REGELSTRATEGIE DOORVERTALEN IN VERKEERS- EN MOBILITEITSMANAGEMENT MAATREGELEN.....	8
<b>4. UITGANGSPUNTEN VOOR GEZAMENLIJKE PROGRAMMATISCHE AANPAK</b> .....	<b>12</b>
4.1 SAMENWERKEN MET FOCUS OP MEETBARE DOELSTELLINGEN.....	12
4.2 KRACHTIGE SAMENWERKING VOOR EFFECTIEF VERKEERSMANAGEMENT.....	13
4.3 AMBITIE, DOELSTELLINGEN EN SAMENWERKING BESTUURLIJK VERANKEREN.....	13
4.4 ANTICIPEREN OP TOEKOMSTIGE TAKEN , ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	14
4.5 SAMENVATTING UITGANGSPUNTEN SAMENWERKING.....	15
<b>5. GEZAMENLIJKE VERVOLGSTAPPEN</b> .....	<b>16</b>
5.1 VAN AMBITIE NAAR PROGRAMMA.....	16
5.2 VAN AMBITIE NAAR PROGRAMMAFINANCIERING.....	17
<b>COLOFON</b> .....	<b>17</b>

# 1. Bereikbaarheid is olie in de economische motor van het Noorden



**goedwijs projectmanagement**

- De ambitie van regio en gemeente is om de positie van Groningen, met name in de kennissector te versterken.
- Een goede bereikbaarheid is onontbeerlijk voor behoud en versterking van die positie.
- De bereikbaarheid staat nu al onder druk.
- Tijdens de komende periode van grootschalige (infrastructurele) bouwprojecten dreigt een dramatische verslechtering van de bereikbaarheid.
- Stevige inzet op verkeers- en mobiliteitsmanagement is noodzakelijk

© Gemeente Groningen, 2008. Alle rechten voorbehouden. [www.groningen.nl](http://www.groningen.nl)

Dat is ruim een derde van de banen in Noord Nederland. Meer dan de helft van die banen zijn te vinden in de stad Groningen. Het leeuwendeel daarvan is geconcentreerd in de zone langs de A7 en de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG).

De stad Groningen heeft een sterke regionaal verzorgende functie. Twee op de drie noordelingen zijn aangewezen op de voorzieningen in het stedelijk netwerk en met name in de stad Groningen.

De pendel van en naar de stad is daardoor, in vergelijking met andere steden van vergelijkbare omvang, groot. Dagelijks bezoeken ongeveer 160.000 mensen de stad<sup>1</sup>. Dat is een flinke verkeersstroom.

*Stad zet in op uitbouw van de economische positie van Groningen*  
Over de toekomstige ambities van de stad Groningen laat de gemeente geen misverstanden bestaan:

*"Wij willen de woon- en leefomstandigheden van alle stadlers en ook die van toekomstige generaties verbeteren, onze positie als hoofdstad van het noorden versterken en ons als stad en nationaal stedelijk netwerk Groningen – Assen in de (inter)nationale context positioneren als stad en regio met economische kansen en potenties in met name de kennissector"<sup>2</sup>.*

De gemeente Groningen werkt dus aan versterking van de economische positie van de stad en aan verdere verbetering van de leefbaarheid in de stad.

## 1.1 Economische motor van het Noorden

*Economische centrumpositie van de stad zorgt voor flinke verkeersstroom*

De stad Groningen is het economisch centrum van Noord Nederland. Binnen het stedelijk netwerk Groningen – Assen zijn er ongeveer 220.000 banen.

<sup>1</sup> Bron: Netwerkanalyse, Regio Groningen-Assen 2030 (2006)

<sup>2</sup> Bron: Groningen, stad op scherp, structuurvisie 2008 – 2020

## 1.2 Slechte bereikbaarheid doet motor haperen

### *Knelpunten bereikbaarheid resulteren in hoge maatschappelijke kosten*

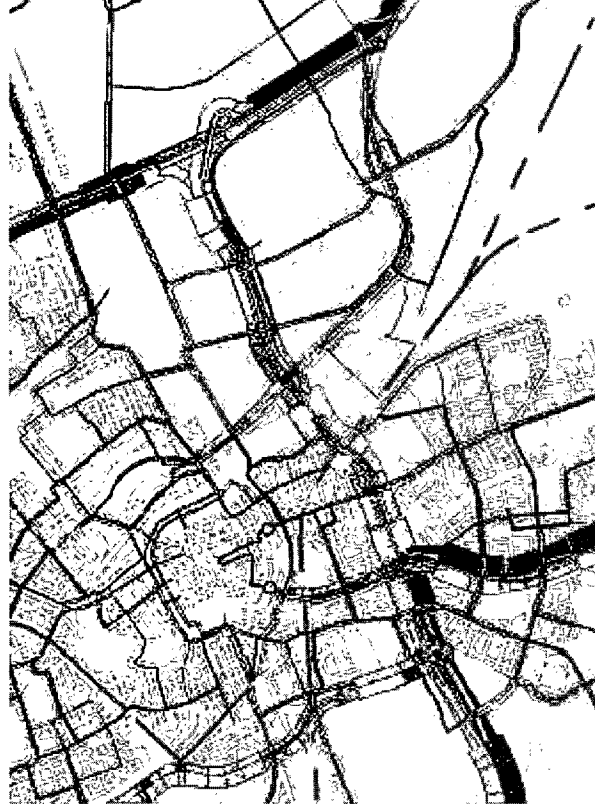
In de huidige situatie is het beschikbare wegennet rond de stad Groningen steeds vaker niet in staat het verkeer goed af te wikkelen. Dat geldt zeker voor het verkeer in de spitsen. Het grootste knelpunt is de A7 en de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG). Dagelijks passeren daar ongeveer 80.000 tot 100.000 auto's. In spitsen zijn flinke vertragingen op deze wegvakken de regel, zeker geen uitzondering. Dat zorgt voor maatschappelijke kosten.

Uit studie van Rijkswaterstaat<sup>3</sup> blijkt dat in 2020 op belangrijke verbindingen in de regio een ongeveer 70% reistijdverlies optreedt. Dat wil zeggen dat de reistijd in de spitsen 70% meer tijd kost dan buiten de spitsen. Het verkeer dat tijdens de spits via de A7 langs Groningen reist loopt dan in de spits gemakkelijk een vertraging op van 15 tot 20 minuten. Dat betekent dat dagelijks minstens 4500 voertuigverliesuren verloren gaan, alleen al op wegvakken van de A7 zuidelijk van de stad Groningen. Deze voertuigverliesuren zijn te kapitaliseren tegen ongeveer €18,50<sup>4</sup>. Dat resulteert in een dagelijkse directe maatschappelijke schadepost van ongeveer € 83500. Jaarlijks is dat circa € 21 mln.

Dit is natuurlijk een vrij grove benadering en de uitkomsten zijn daardoor indicatief. Ze geven een idee. Het is echter aannemelijk dat, wanneer deze exercitie voor het gehele Groningse wegennet wordt gedaan, zal blijken dat van een zeer aanzienlijke maatschappelijke kostenpost sprake is. Het betreft dan alleen nog de directe kostenpost als gevolg van voertuigverliesuren. Andere, indirecte, kosten zijn nog niet eens meegenomen.

*Matig bereikbare toplocaties zetten ambities op de tocht*  
Het is evident dat door de files, met name aan de zuidkant van de stad, de economische toplocaties niet goed bereikbaar zijn. De "dynamo's" van de stad kunnen zich dan minder goed ontwikkelen. De matige bereikbaarheid is dus direct van invloed op de ontwikkeling van de stad en zet de hoge ambities van de gemeente en de regio op de tocht.

De bereikbaarheid en het leefklimaat van de regio Groningen zijn nu nog concurrentievoordelen ten opzichte van bijvoorbeeld de Randstad. Het is onverstandig dat voordeel uit te hollen door verslechtering van de bereikbaarheid toe te staan. Dat maakt het realiseren van de ambities van de regio en de stad namelijk lastiger.



Figuur 1: Beeld van congestieproblematiek in zuidelijk deel van Groningen, bij ongewijzigd beleid in 2020 (bron: Verkenning Alternatieve Zuidelijke ringweg, Regio Groningen – Assen 2006).

<sup>3</sup> Bron: Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2<sup>e</sup> fase, Rijkswaterstaat 2007

<sup>4</sup> Bron: Netwerkvisie Noord Holland. In deze visie wordt uitgegaan van €12, gebaseerd op het prijspeil 2005/2006. Vertaald naar het prijspeil van 2020 is dit ongeveer €18,50

### 1.3 Bouwperiode ZRG levert grote bereikbaarheidsproblemen

De gemeente Groningen zet zich in voor behoud van de relatief goede bereikbaarheid van de stad. De inzet op ontwikkeling van een tram en capaciteitsvergroting van de A7 getuigen daarvan. Beide plannen komen in de komende jaren in uitvoering.

#### *Projecten binnenstad vragen om geleiding verkeer*

De realisatie van de tram en andere grote projecten zoals de oostwand van de Grote Markt en Het Forum vragen in de binnenstad om geleiding van het verkeer. Zonder maatregelen dreigt de binnenstad tijdelijk een onaantrekkelijke plek te worden die slecht bereikbaar is en waar het slecht toeven is vanwege verkeers- en bouwoverlast. Deze projecten frustreren de bereikbaarheid flink en kunnen de "motor" behoorlijk laten vastlopen.

#### *Aanpak ZRG niet laten ontaarden in grote bereikbaarheid- en leefbaarheidproblemen*

De aanpak van de ZRG zal tijdens de bouwperiode een bottleneck veroorzaken in het regionale verkeerssysteem.

Indien gezamenlijke partners daar niets aan doen zal dat tot problemen leiden:

- Minder bereikbare economische toplocaties;
- Directe (voertuigverliesuren) en indirecte economische schade (productiviteitsverlies);
- Imagoschade voor de stad en de regio (niet goed bereikbaar);
- Een verslechtering van de leefbaarheid in de stad door sluipverkeer, dat zich door de stad heen zal gaan bewegen:
  - o Verkeersonveiligheid;
  - o Verkeerslawaai;
  - o Vermindering van luchtkwaliteit.

De ring van Groningen is een "draaischijf" voor het verkeer uit de regio. De impact blijft dus niet beperkt tot de stad maar spreidt zich uit tot de gehele regio.

Er rust derhalve een verantwoordelijkheid op de gemeente Groningen en haar regionale partners om adequaat maatregelen te nemen.

Kortom: In de komende periode pakt de gemeente Groningen, deels met andere partijen, ambitieuze projecten aan. Deze staan in het teken van de uitbouw van de positie van Groningen als centrum van het Noorden. De projecten zullen verkeersproblemen veroorzaken in zowel de binnenstad als op de ring. Qua bereikbaarheid zorgen zij voor een "worst case scenario". De bereikbaarheid van de stad en de regio komt onder druk te staan en dat is een bedreiging voor de uitbouw van de positie van Groningen.

### 1.4 Verkeers- en mobiliteitsmanagement is remedie

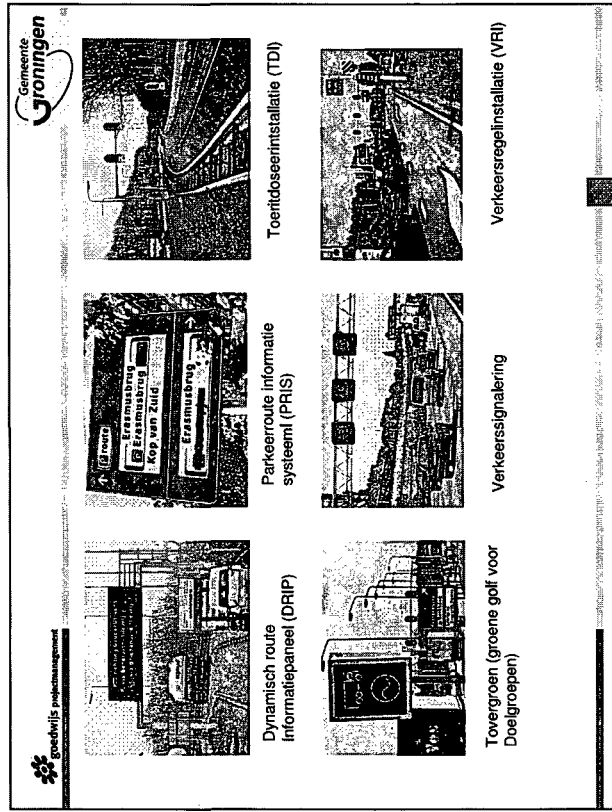
*Anticiperen en acteren om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen*  
De samenwerkende partijen in de regio kunnen een deel van de overlast voorkomen. Het is mogelijk om de stad en de regio bereikbaar te houden, ook tijdens de aanpak van de A7/ZRG. De gemeente Groningen moet daarvoor met haar regionale partijen tijdig anticiperen op de aanstaande bereikbaarheidsproblemen en tijdig maatregelen nemen.

#### *Leren van het wonder van de A10*

Het "wonder van de A10" toont dat aan dat bereikbaarheidsproblemen goed te voorkomen zijn. Toen Rijkswaterstaat groot onderhoud pleegde aan de A10, de ring Amsterdam, werd geanticipeerd op een verkeerschaos. Door massieve inzet op verkeers- en mobiliteitsmanagement bleef deze chaos uit. Enkele maatregelen:

- Dynamische snelheidsverlaging, via verkeerssignalering;
- Verkeersafhankelijk rerouten via onder ander Dynamische Route Informatiepanelen;
- Dynamisch afsluiten van wegen;
- Verkeersinformatie;
- Pendelbussen;
- Leasefietsen;
- Stimuleren thuiswerken en reizen buiten de spits.

Verkeer- en mobiliteitsmanagement zijn instrumenten voor hetzelfde doel: behouden van bereikbaarheid. Mobiliteitsmanagement richt zich op beïnvloeding van het keuzegedrag van reizigers. Verkeersmanagement richt zich op het beïnvloeden van verkeersstromen met vooral technische maatregelen. Figuur 4 toont hiervan enkele voorbeelden.



Figuur 2: enkele DVM maatregelen

Het "wonder van de A10" leverde veel leerevaringen op die vertaald werden in maatregelen, die ook na de bouwperiode hun nut bewezen.

#### Bedreiging (verkeers)overlast omzetten in kans

Een dergelijke aanpak is ook voor de stad en regio Groningen verstandig. De economische toplocaties, de dynamo's, blijven dan bereikbaar en de stad leefbaar. Groningen kan zich blijven profileren op zijn sterke kanten en daarmee haar concurrentievoordeel ten opzichte van andere regio's verder uitbouwen. Een bedreiging voor de ambities van stad en de regio wordt zo een kans.

Het is voor de gemeente Groningen een uitdaging, met regionale partners, tijdens de komende periode van grootschalige bouwprojecten, het verkeer adequaat door ons verkeersnetwerk te geleiden. Als dat lukt dan is dat een goede garantie dat de gemeente en regio ook op de langere termijn in staat zijn de groeiende mobiliteit goed te faciliteren.


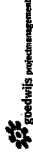
Verkeersmanagement is op de korte termijn nodig om de bereikbaarheid te waarborgen maar ook op de lange termijn, nadat de bouw aan de ZRG is voltooid, en de groei van de mobiliteit zich voortzet.

Verkeersmanagement	Mobiliteitsmanagement
<b>Kenmerken:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gericht op beïnvloeding verkeersstromen;</li> <li>• Technische vertaling (ICT services).</li> </ul>	<b>Kenmerken:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gericht op beïnvloeding keuzegedrag reiziger;</li> <li>• Organisatorische en gedragsbeïnvloedende maatregelen</li> </ul>
<b>Maatregelen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamisch verkeersmanagement: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Verkeersregelingen;</li> <li>◦ Verkeerssignalering;</li> <li>◦ Dynamische route informatie;</li> <li>◦ Parkeerroute infosysteem</li> <li>◦ Nationale Databank Wegverkeersgegevens</li> </ul> </li> </ul>	<b>Maatregelen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoermanagement: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Marketing en communicatie;</li> <li>◦ Bedrijfsvervoerplannen;</li> <li>◦ (Lease)fietsinijatiieven</li> </ul> </li> <li>• Ruimtelijke ordening</li> <li>• Anders betalen voor mobiliteit</li> </ul>

Tabel 1: Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Verkeer- en mobiliteitsmanagement: weggebruikers beïnvloeden, geleiden en sturen.

## 2. Ambitie: in 2015 operationeel verkeersmanagement in regionaal verkeersnetwerk

	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenwerken aan operationeel verkeersmanagement in 2015</li> <li>• Capaciteit vrijmaken</li> <li>• Gezamenlijke visie en ambitie ontwikkelen</li> <li>• Maatregelen relateren aan strategische doelstellingen</li> <li>• Programmatische aanpak</li> </ul>

### 2.1 Effectief en resultaatgericht samenwerken

*Ambities van stad en regio vragen effectieve samenwerking*  
 De gemeente Groningen werkt al enige tijd met rijkswaterstaat, de provincie en andere partijen samen om invulling te geven aan verkeersmanagement. Deze samenwerking is waardevol maar nog niet heel effectief. Hiervoor zijn de volgende redenen aan te geven:

- 1 Partijen maken weinig capaciteit vrij voor het onderwerp verkeersmanagement. De betrokken partijen doen het onderwerp verkeersmanagement "er even bij". Daarom komt verkeersmanagement niet uit de verf. De gemeente Groningen heeft vanaf augustus 2009 een half fte beschikbaar voor verkeersmanagement. Dat is een belangrijke verbetering.
- 2 Een eenduidige gezamenlijke visie op verkeersmanagement ontbreekt.
- 3 Genomen verkeersmanagementmaatregelen zijn niet duidelijk te relateren aan strategische beleidsdoelstellingen zoals die zijn geformuleerd in bij voorbeeld de netwerkvisie van de Regio Groningen - Assen. Daardoor zijn deze maatregelen wellicht moeilijker bestuurlijk te verkopen en krijgt verkeersmanagement misschien niet de prioriteit die het verdient.
- 4 Er is nog geen partij die de centrale regierol pakt<sup>5</sup>.

Gegeven de opgaven die op de regio Groningen afkomen wil de gemeente Groningen snel naar een effectieve en resultaatgerichte samenwerking met haar regionale partners. Dat is nodig om bij te kunnen dragen aan de ambities van de stad en de regio.

*Goede input voor samenwerking door ambitie en visie voor verkeers- en mobiliteitsmanagement te presenteren*  
 Voor de gemeente Groningen staan grote belangen op het spel. De gemeente Groningen vindt dat dit ook de belangen van de regionale partners zijn. Daarom wil de gemeente Groningen goede input geven voor samenwerking op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Dat doet de gemeente Groningen door haar ambitie en visie op deze onderwerpen, als uitgangspunt voor haar inzet in de samenwerking, duidelijk te maken.

<sup>5</sup> Er zijn verschillende partijen in de regionale samenwerking die de regierol op zich kunnen nemen. Sommigen vinden dat de primaire probleemhouder, de gemeente Groningen, die rol zou moeten pakken. Anderen stellen dat de provincie Groningen hiervoor een prima partij is. Weer anderen stellen dat een min of meer onafhankelijke partij/persoon deze rol zou moeten invullen. Men stelt dan dat deze partij ook een sterke aanjaag en enthousiasmerende functie moet vervullen.

- Aldus voorbereid zijn op grote projecten en bereikbaarheidsproblemen zoveel mogelijk kunnen voorkomen.

*Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement versterken elkaar*  
De gemeente Groningen wil met rijkswaterstaat, de provincie, de regio Groningen – Assen, het OV bureau Groningen – Drenthe en andere partners zorgdragen dat in 2015 sprake is van goede geleiding van het verkeer over het regionale wegennet. Dat wil de gemeente doen door inzet van samenhangende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement versterken elkaar. Met communicatiemiddelen van verkeersmanagement kan de automobilist worden verleid om het OV of de fiets te reizen. Dit vermindert verkeersdruk en verhoogt het rendement van verkeersmanagement.

*Maatregelen selecteren op basis van (kosten)effectiviteit*  
De gemeente stelt haar partners voor om op basis van onderbouwing tot een programma van maatregelen te komen. De onderbouwing bestaat in principe uit twee onderdelen:

- Aangetoonde bijdrage van de maatregel aan verbetering van de netwerkprestatie;
- Een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse, die wordt bepaald door de kosten van de maatregel af te zetten tegen bijvoorbeeld de reductie aan voertuigverliesuren en de kapitaalswaarde daarvan.

De gemeente Groningen is van mening dat dergelijke indicatoren noodzakelijk zijn om investeringen in verkeers- en mobiliteitsmanagement maatregelen bestuurlijk en publiek (aan burgers) te kunnen verantwoorden.

## 2.2 Ambitie: in 2015 samen verkeersmanager

De gemeente Groningen wil met haar regionale partners de volgende ambitie nastreven:



*In 2015 hebben wij met onze partners effectief operationeel verkeersmanagement op het regionale wegennet van Groningen met samenhangende maatregelen, die grotendeels verkeersafhankelijk worden gestuurd vanuit een gezamenlijke organisatie.*

Deze ambitie houdt de volgende transitie in:

- Van individuele maatregelen voor lokale problemen naar samenhangende maatregelen gericht op het verbeteren van de prestatie van het totale wegennet<sup>6</sup>;
- Van lokale maatregelen naar maatregelen op corridor of netwerkniveau;
- Van wegkant-systemen naar een combinatie van wegkant-, in car en "in house" technologie via toepassing van onder andere internet en telecommunicatie services (GSM, GPRS);
- Van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement naar integratie van verkeers- en mobiliteitsmanagement;
- Naast verkeersinformatie ook verkeersgeleiding;
- Naast informeren over incidenten ook informeren over (actuele) reistijden over het gehele wegennet;
- Van maatregelen passend binnen de beheergebieden en het beheersmandaat van individuele wegbeheerders naar maatregelen passend binnen een gezamenlijk beheersmandaat voor het gehele regionale wegennet;
- Van samen werken naar samenwerken: uiteindelijk zal er een herkenbare verkeersmanagementorganisatie zijn;

<sup>6</sup> De netwerkprestatie kan worden bepaald door via bijvoorbeeld verkeersmodelberekeningen het totaal aantal voertuigverliesuren te meten of de reistijden op de belangrijkste relaties in het netwerk te meten.

### 3. Visie: integratie verkeers- en mobiliteitmanagement voor optimale netwerkprestatie

- Werken vanuit bestaande (beleids)kaders en strategische doelstellingen.
- Regelstrategie als uitgangspunt:
  - Doorstroming ZRG
  - Doorstroming A7 en A28
  - Ring laten draaien
  - Stevig inzetten op leefbaarheid
- Samenhangende maatregelen gericht op bereikbaarheid en leefbaarheid door integratie verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement

De gemeente Groningen wil niet opnieuw beginnen met verkeersmanagement. Integendeel. Er is al veel werk verzet. De gemeente wil hetgeen met regionale partners al aan verkeersmanagement is ontwikkeld als uitgangspunt nemen en benutten voor verdere ontwikkeling van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

Overigens maken de regionale partners daarbij een vliegende start. Onlangs is namelijk een pakket verkeersmanagementmaatregelen in uitvoering genomen. Het betreft "pakket 13" waarvoor de gezamenlijke partners geld op tafel hebben gelegd om onder andere de volgende maatregelen te kunnen realiseren:

- OV dynamische reizigers informatiesystemen op het transferium Hoogkerk en Haren;
  - 5 dynamische route informatiepanelen op de T structuur A7 – A28;
  - 12 extra incident management camera's;
  - Koppeling verkeersregelinstanties Julianaplein en Europaweg.
- Hiermee wordt een deel van het te ontwikkelen programma al gestalte gegeven. De totale investering hiervoor bedraagt iets meer van € 4 mln.

### 3.2 Strategische beleidsdoelstellingen: bereikbaarheid en leefbaarheid

In regionaal verband zijn de regiovisiepartners tot gezamenlijke beleidsdoelstellingen gekomen. Deze zijn wat de gemeente Groningen betreft het uitgangspunt voor de ontwikkeling van een programma verkeers- en mobiliteitsmanagement.

Binnen de regio neemt de gemeente Groningen echter een bijzondere positie in. Groningen is immers het centrum van de regio en daardoor het grootste verkeersattractiepunt.

De gemeente heeft niet alleen zorg voor de verkeersdoorstroming maar vooral ook voor een prettig leef- en werkklimaat voor haar inwoners.

### 3.1 Bij ontwikkeling programma gebruik maken van wat er al is

De gemeente Groningen wil snel een programma verkeers- en mobiliteitsmanagement ontwikkelen. Dat wil de gemeente graag met onze regionale partners doen om vervolgens samen met deze partners het programma voor 2015 uitvoeren.



### Integratie verkeers- en mobiliteitsmanagement voor leefbaarheid en bereikbaarheid

De gemeente Groningen zet dus steviger in op openbaar vervoer en fiets. Vandaar dat zij pleit voor een goede integratie van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

Met het instrumentarium van verkeersmanagement kan de reiziger worden verleid meer van het openbaar vervoer en de fiets gebruik te maken. Dat is goed voor de leefbaarheid. Tegelijkertijd leidt meer gebruik van openbaar vervoer en fiets tot een lagere toestroom van autoverkeer op de kwetsbare punten in het wegennet. Dat maakt het geleiden van het verkeer door het netwerk makkelijker. Verkeers- en mobiliteitsmanagement kunnen elkaar zo belangrijk versterken.





### 3.3 Regelstrategie doorvertalen in verkeers- en mobiliteitsmanagement maatregelen

De partners hebben een regelstrategie voor de regio ontwikkeld (figuur 3).

Verkeersmanagementmaatregelen die partijen nu ontwikkelen zijn nogal impliciet gerelateerd aan de regelstrategie. De maatregelen zijn vooral oplossingen voor lokale problemen. De samenhang tussen maatregelen en de relatie met de regelstrategie is daardoor moeilijk zichtbaar.

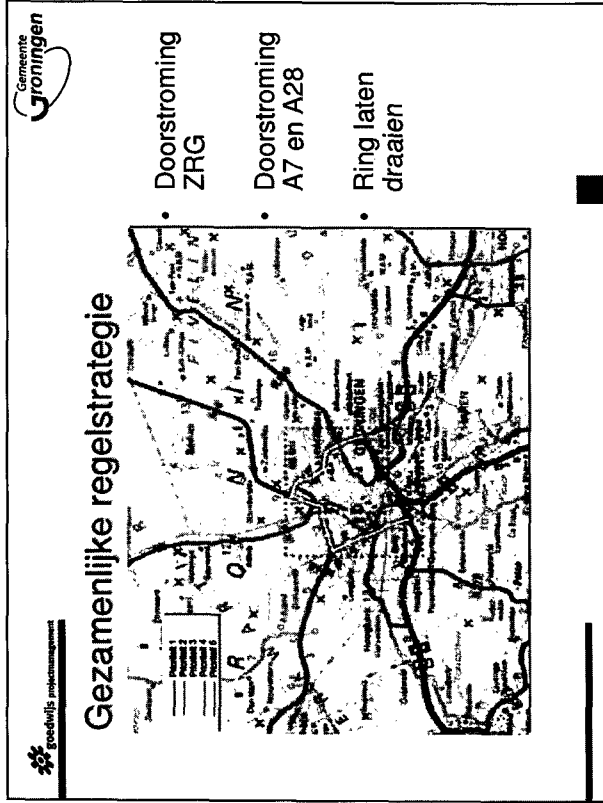
De gemeente Groningen stelt voor de regelstrategie als uitgangspunt te nemen en consequent door te vertalen in maatregelen.

Het is daarom legitiem dat de gemeente aanvullende nuances aanbrengt ten opzichte van de regionale beleidsdoelstellingen. Tabel 2 presenteert deze nuances.

Regio		Gemeente Groningen	
Beleidsdoelstellingen		Beleidsdoelstellingen	
Strategisch:	Versterken en profileren van de economische positie van de regio en het behouden van gebiedskwaliteiten <sup>7</sup>	Woon- en leefomgeving van alle stadjes verbeteren en de positie van de stad in het stedelijk netwerk en in internationaal verband versterken Kern: Leefbaarheid en economie Dynamo's bereikbaar:	– Stationsgebied – Binnenstad – UMCG – Zernike sciencepark – Europapark/Kemkensberg – Martini ziekenhuis
Bereikbaarheid:	Kern: economie en landschap Economische toplocaties bereikbaar: – A7/ZRG zone – ZO Groningen – Binnensteden – Assen-Zuid – Assen-Noord		
Verkeer:	   	<b>Auto:</b> In spits reistijd maximaal 1,5 keer normale reistijd en ring moet blijven draaien  <b>OV:</b> Inzet op HOV op zware relaties en reistijd max. 1,5 reistijd auto en nieuwe woonlocaties ontsloten  <b>Fiets:</b> Voor- en natransport in ketenverplaatsingen  <b>Keten:</b> Gebruik van OV en fiets bevorderen via transferia	<b>Auto:</b> In spits reistijd maximaal 1,5 keer normale reistijd en ring moet blijven draaien  <b>OV:</b> Maximale inzet op OV voor leefbare stad  <b>Fiets:</b> Groningen fietsstad!  <b>Keten:</b> Gebruik van OV en fiets bevorderen via transferia, P+R en (fiets)parkeer garages

Tabel 2: Gemeentelijk nuance beleidsdoelstellingen

<sup>7</sup> Netwerkanalyse, Regio Groningen-Assen 2030 (2006)



Figuur 3: Regelstrategie als uitgangspunt voor consequentie vertaling in maatregelen.

Deze paragraaf schetst daarvoor een mogelijk (eind)beeld. Dat is een voorlopig beeld op basis van:






- hetgeen nu is en wordt gerealiseerd aan maatregelen;
- beleidsdoelstellingen van de verschillende samenwerkende partijen in de regio;
- resultaten van de workshop die plaatsvond op 9 juni 2009.

Het is een voorlopig eindbeeld omdat nog een afweging moet plaatsvinden ten aanzien van de kosten, baten en effectiviteit van de maatregelen. Bovendien wil de gemeente Groningen open staan voor kansen en mogelijkheden die ontstaan door nieuwe ontwikkelingen en technologieën op het gebied van dynamisch verkeersmanagement.

*Overeenstemming over na te streven eindbeeld*  
Het indicatieve eindbeeld is de "instrumentele vertaling" van onze ambitie. De gemeente Groningen wil graag met haar regionale partners, op een zo kort mogelijke termijn, overeenstemming bereiken over dit na te streven eindbeeld. Natuurlijk is dat beeld dan niet in beton gegoten vanwege de twee hiervoor genoemde argumenten.

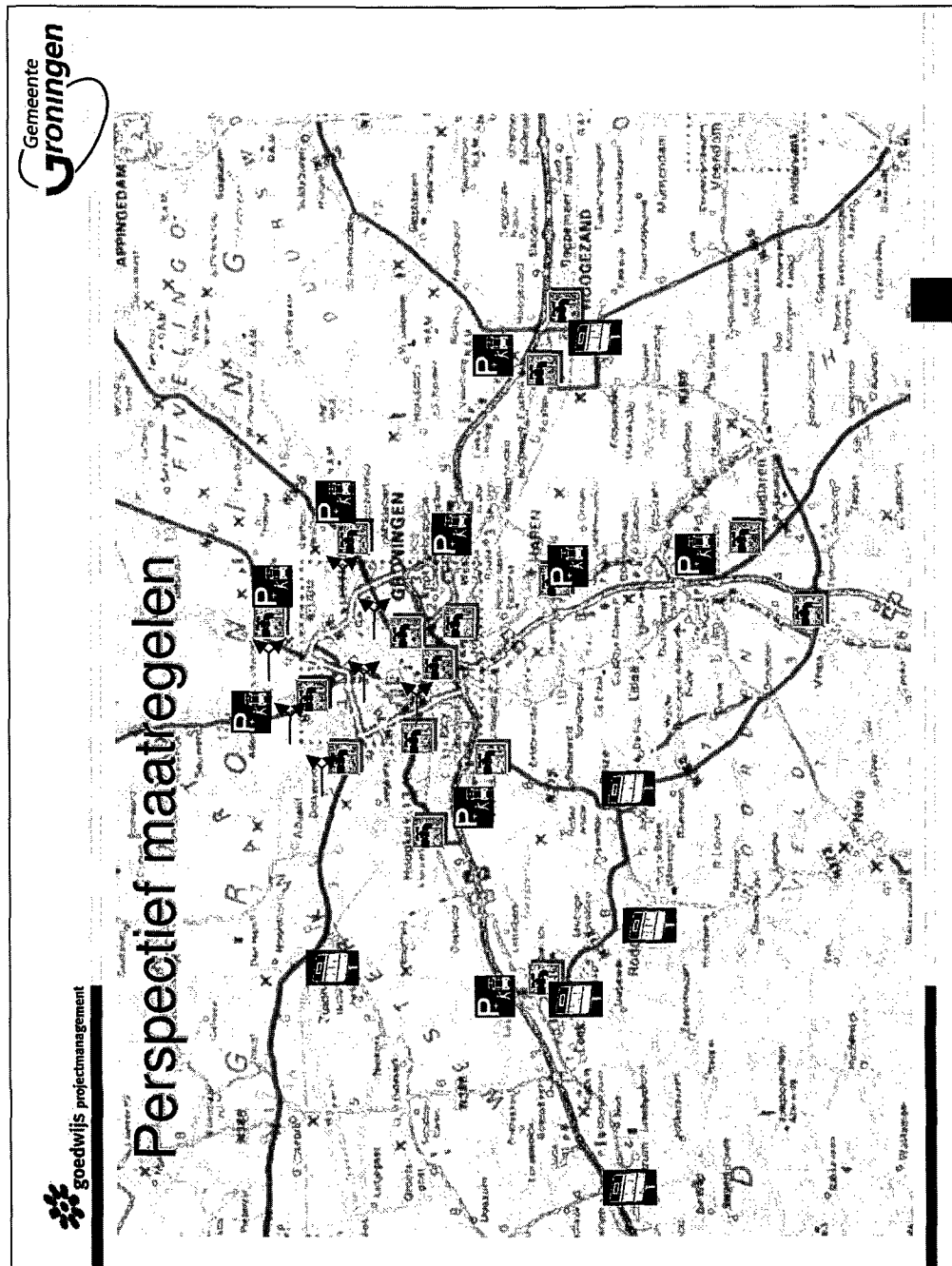
*Nieuwe rangschikking maatregelen*  
Tabel 3 presenteert het overzicht van mogelijke maatregelen voor elk van de drie uitgangspunten van de regelstrategie. Dit zijn niet allemaal nieuwe maatregelen. Integendeel. De rangschikking volgens de uitgangspunten van de regelstrategie is echter is wel nieuw. Verder zijn in de tabel maatregelen opgenomen die een relatie leggen met het gebruik van openbaar vervoer en waarmee feitelijk mobiliteitsmanagement wordt geïntegreerd.

Figuur 4 presenteert de maatregelen uit tabel 2 indicatief op kaartbeeld. Daarbij zijn de mogelijke maatregelen in de (binnen)stad omwille van de leesbaarheid van de figuur achterwege gelaten

	Doorsluiting Zuidelijke Ringweg Groningen	Doorsluiting A7 en A28	Ringlaten draaien	Leefbare (binnen)stad beleidsnuance van gemeente Groningen
	1. Instroomgebieden 2. Uitstroomgebieden	1. Instroomgebieden 2. Uitstroomgebieden	1. Instroomgebieden 2. Uitstroomgebieden	3. Inzetpunten 4. Zwaartegebieden 5. Sluipkeersituaties 6. Geleidsgebieden
<b>Verruiming capaciteit:</b>	Gewerkt wordt aan vergroten capaciteit door asfalt, groene golf, tovergroen, verkeerssignalering (harmoniseren snelheden)	Gewerkt wordt aan vergroten capaciteit door asfalt, groene golf, tovergroen, verkeerssignalering (harmoniseren snelheden)	Gewerkt wordt aan vergroten capaciteit door asfalt, groene golf, tovergroen, verkeerssignalering (harmoniseren snelheden)	
<b>Doseren (1):</b> - VRI - TDI 	N355, N361, N360, N372, N46 Hoendiep, Hereweg	Voor de ring op N355, N361, N360, N46 Hoendiep, Hereweg, Europaweg; Opritten bij Leek, Hoogkerk, Ln. Corpus den Hoorn, Hereweg, Europaweg, Emmaviaduct, Kolham, Hoogezand, Haren, De Punt, N34	Voor de ring op N355, N361, N360, N46 Hoendiep, Hereweg, Europaweg;	
<b>Geleiden</b> - VRI - DRIP's - "UIT PRIS" - GROENE - GOLF - TOVERGROEN 	Verkeer de stad uit geleiden via oostelijke over westelijke ring en niet via bijvoorbeeld Emmaviaduct, Hereweg, Europaweg (1).	Verkeer de stad uit geleiden via oostelijke over westelijke ring (1); Verkeer, verkeersafhankelijk geleiden via oostelijke of westelijke ring (1)	Verkeer, verkeersafhankelijk geleiden via oostelijke of westelijke ring (1) Verkeer, de stad uit, verkeersafhankelijk, geleiden naar oostelijke, westelijke of zuidelijke ring via dynamische bewegwijzering: UIT PRIS (2); Rechtstreekse routes van invalswegen naar parkeergarages (1)	Verkeer ver voor de stad "opvangen" en via getrapte benadering geleiden naar P+R aan a) randen van de stad, b) aan randen van de binnenstad en c) in de binnenstad: "Regio PRIS" (1); Verkeer, de stad uit, verkeersafhankelijk geleiden naar oostelijke, westelijke of zuidelijke ring via dynamische bewegwijzering: UIT PRIS (2).
<b>OV gebruik stimuleren (1)</b> - REGIO - DRIS/PRIS 	Verkeer ver voor de stad opvangen, geleiden naar P+R en verleiden via bus of fiets verder te reizen via (dynamische) reistijd vergelijking (eventueel i.c.m. prijsvergelijking) Locaties: A28 De Punt, A7 west Leek, A7 Oost Hoogezand	Verkeer ver voor de stad opvangen, geleiden naar P+R en verleiden via bus of fiets verder te reizen via (dynamische) reistijd vergelijking (eventueel i.c.m. prijsvergelijking) Locaties: A28 De Punt, A7 west Leek, A7 Oost Hoogezand	Verkeer ver voor de stad opvangen, geleiden naar P+R en verleiden via bus of fiets verder te reizen via (dynamische) reistijd vergelijking (eventueel i.c.m. prijsvergelijking) Locaties: A28 De Punt, A7 west Leek, A7 Oost Hoogezand	Verkeer ver voor de stad opvangen, geleiden naar P+R en verleiden via bus of fiets verder te reizen via (dynamische) reistijd vergelijking (eventueel i.c.m. prijsvergelijking) Locaties: A28 De Punt, A7 west Leek, A7 Oost Hoogezand
<b>OV gebruik stimuleren (1)</b> - REGIO DRIS 	In herkomstgebieden reizigers, voordat zij dorp verlaten, verleiden met het OV te reizen door (dynamische) reistijdvergelijkingen tussen auto en OV Locaties: Leek/Roden, Assen, Wmsum, Zuidhorn etc.	In herkomstgebieden reizigers, voordat zij dorp verlaten, verleiden met het OV te reizen door (dynamische) reistijdvergelijkingen tussen auto en OV Locaties: Leek/Roden, Assen, Wmsum, Zuidhorn etc.	Dynamische OV reisinformatie op haltes, internet, telefoon etc. Op zware fietsroutes DVM services zoals wachtijdvoorspellers	Dynamische OV reisinformatie op haltes, internet, telefoon etc. Op zware fietsroutes DVM services zoals wachtijdvoorspellers
<b>Fietsgebruik stimuleren</b> 				Op transferia fietskluisen, huur- of leentfietzen etc. Op zware fietsroutes DVM services zoals wachtijdvoorspellers

Tabel 3: perspectief maatregelen

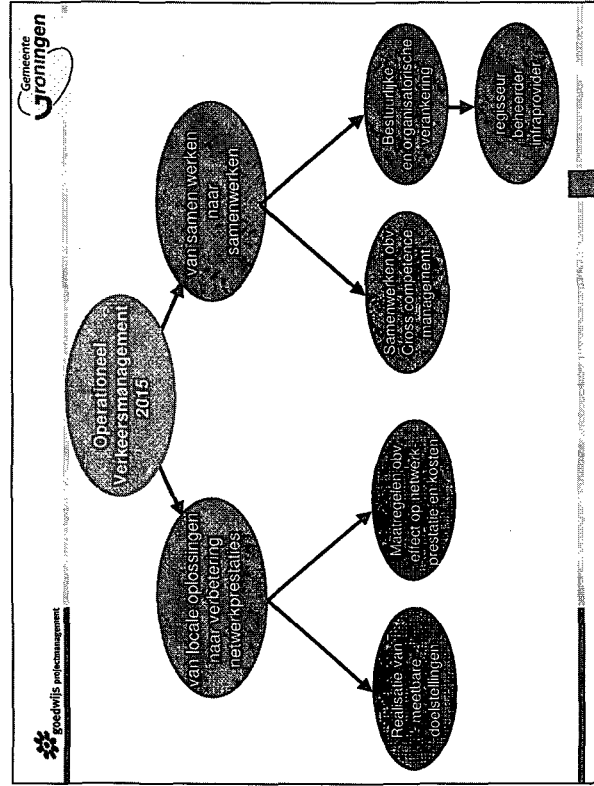
Figuur 4: Indicatieve weergave maatregelen op kaartbeeld



1. De netwerkprestatie, gemeten in voertuigverliesuren, blijft tijdens de worst-case, dat is de periode waarin grote projecten worden aangepakt zoals de realisatie van de tram, de oostwand, het Forum en de aanpak van ZRG, op hetzelfde niveau als in 2011. Behoud van deze netwerkprestatie is ook het gezamenlijk streven voor de langere termijn (2020 -2025);
2. Reistijden blijven tijdens de periode van bouw betrouwbaar en voorspelbaar en dat geldt ook voor de periode daarna;
3. De samenwerkende regionale partijen accepteren tijdens jaren waarin grootscheepse bouwprojecten plaatsvinden een verhoging van de reistijd van 25% in vergelijking tot de reistijden in 2011. Ook voor de langere termijn (2020 –2025) is het streven de reistijd ten opzichte van die van 2011 met maximaal 25% te laten toenemen.
4. Tijdens de bouwperiode periode maar ook daarna blijft de verkeersveiligheid gehandhaafd op het niveau van 2011. Partijen blijven werken aan verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers.
5. De leefbaarheid in de stad Groningen blijft tijdens de bouwperiode en daarna gewaarborgd:
  - Het aantal, bij de gemeente ingediende klachten over verkeerslawaai, blijft op het niveau van 2011;
  - De luchtkwaliteit verslechtert niet ten opzichte van de situatie in 2011;
  - Het aantal klachten over verkeershinder in de stad stijgt met maximaal 10%.

Als de gemeente Groningen samen met regionale partners deze doelstellingen en de ambitie uit hoofdstuk 2 wil bereiken moet er vaart worden gemaakt. Daarom stelt de gemeente Groningen een programmatische aanpak voor. In hoofdstuk wordt dit kort toegelicht.

## 4. Uitgangspunten voor gezamenlijke programmatische aanpak



### 4.1 Samenwerken met focus op meetbare doelstellingen

De gemeente Groningen stelt haar partners voor in de samenwerking gericht op het concretiseren van de ambitie uit te gaan van de volgende meetbare doelstellingen:

## 4.2 Krachtige samenwerking voor effectief verkeersmanagement

Een reiziger gaat van A naar B. Het maakt hem niet uit of hij over een gemeentelijke, provinciale of, rijksweg rijdt. Voor hem zijn dat wegen in één wegennet. En zo is het ook. Maatregelen om verkeer te geleiden kunnen zich daarom niet beperken tot een van deze wegnetten.

Voor effectief verkeersmanagement zullen wegbeheerders dus moeten samenwerken over hun beheergrenzen heen. Daar wil de gemeente Groningen aan werken onder het motto:

*Zelf doen waar wij goed in zijn en waar het kan, samenwerken waar het zinvol is.*

*Verantwoordelijkheden pakken vanuit eigen kracht*

In Noord Holland en in Brabant wordt op deze manier al goed samengewerkt. Er is sprake van "cross competence management". Ieder doet in de samenwerking waar hij goed is.

Rijkswaterstaat heeft bijvoorbeeld veel verstand van DRIP's en verkeerssignalering.

Deze partij neemt daarom de verantwoordelijkheid om realisatie, beheer en onderhoud te regelen voor de gehele regio en beperkt zich dus niet tot alleen het rijkswegennet. De gemeente daarentegen heeft bijvoorbeeld veel verstand van verkeersregelinstallaties en regelt realisatie, koppeling, afstelling en onderhoud voor de gehele regio.

De gemeente Groningen stelt voor dat in de regionale samenwerking in de regio rond de stad Groningen ook elke partij zo zijn verantwoordelijkheid pakt vanuit zijn eigen kracht en in afstemming met de andere partijen. Dat maakt de samenwerking krachtig en effectief. Partijen steken dan elk energie in het verbeteren waar zij goed zijn. Zij hoeven geen moeite te doen om te verbeteren waar zij slecht in zijn. Dat laatste kost veel meer energie, leidt zelden tot goede resultaten en is daardoor weinig inspirerend.

*Contracten afsluiten voor wederzijdse dienstverlening*  
Partijen sluiten voor een adequate onderlinge dienstverlening Service Level Agreements af en spreken elkaar daarop aan.  
Aangezien in Noord Holland en Brabant hieromtrent al goede ervaringen zijn opgedaan stelt de gemeente Groningen voor om deze manier van samenwerken (cross competence management) te omarmen en bovenstaand motto te onderschrijven.

## 4.3 Ambitie, doelstellingen en samenwerking bestuurlijk verankeren

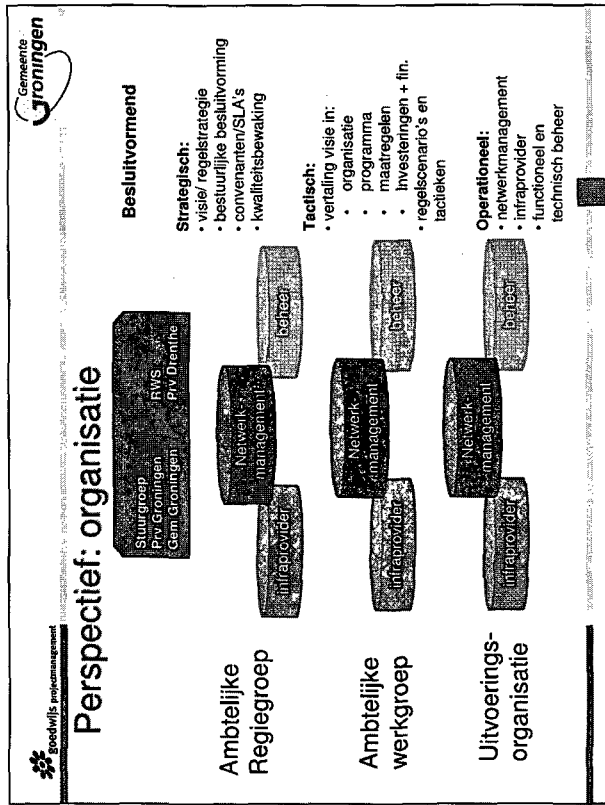
*Samenwerken is in onze regio al dagelijkse praktijk*  
Samenwerking over (beheer)grenzen heen is spannend. Gelukkig is daarmee in de regio Groningen – Assen al veel ervaring opgedaan. Denk bijvoorbeeld aan de regiovisie of aan het OV bureau Groningen – Drenthe. In de regio Groningen – Assen is men dus in staat innovatieve vormen van samenwerking met elkaar aan te gaan. Dat kan dus ook op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

*Bestuurlijke verankering verkeers- en mobiliteitsmanagement van groot belang.*

Verkeers- en mobiliteitsmanagement zijn belangrijke elementen in het gezamenlijke beleid en gericht op het (kunnen) realiseren van strategische regionale en gemeentelijke doelen.

Bovendien wil de gemeente Groningen met haar regionale partners samenwerken over de beheergrenzen van deze organisaties heen. Daarom is bestuurlijke verankering van verkeers- en mobiliteitsmanagement een must.

Desgewenst kunnen de twee laatste rollen worden gecombineerd. Maar dat is van later zorg. Het gaat er nu vooral om dat de regionale partners samenwerkend anticiperen op deze toekomstige taken, rollen en verantwoordelijkheden. Daarom stelt de gemeente Groningen een samenwerking voor zoals in figuur 5 is geschetst.



Figuur 5: denken en werken vanuit toekomstige taken, rollen en verantwoordelijkheden

De gemeente Groningen stelt haar partners daarom voor om:

- Samen de ambitie op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement te formuleren;
- Vanaf nu de activiteiten op het gebied verkeers- en mobiliteitsmanagement nauwkeurig bestuurlijk af te stemmen;
- Op korte termijn een programma verkeers- en mobiliteitsmanagement te ontwikkelen, gericht op het bereiken van die ambitie;
- Dit programma te laten vaststellen door de bestuurders van de samenwerkende organisaties;
- De uitvoering van het programma te laten plaatsvinden onder regie van de stuurgroep waarin bestuurders van de samenwerkende organisaties samen besluiten nemen.

#### 4.4 Anticiperen op toekomstige taken , rollen en verantwoordelijkheden

Uiteindelijk moet de samenwerking leiden tot operationeel verkeersmanagement vanaf 2015. Dan sturen en geleidende samenwerkende regionale partijen het verkeer door het regionale wegennetwerk op basis van actuele verkeersinformatie met samenhangende pakketten van maatregelen.

Daarbij zijn een aantal rollen te onderscheiden:

- De **netwerkmanager** of regisseur, die bepaalt hoe en met welke inzet van maatregelen het verkeer door het regionale wegennetwerk wordt gestuurd en geleid;
- De **beheerder**, die ervoor zorgdraagt dat het beschikbare instrumentarium blijft doen wat het moet doen. De beheerder zorgt ervoor dat de verkeersregelinstanties, DRIP's en andere instrumenten zo blijven werken als is afgesproken;
- De (**infra**)**provider**, die ervoor zorgt dat het instrumentarium beschikbaar komt.


#### 4.5 Samenvatting uitgangspunten samenwerking

Samenvattend stelt de gemeente Groningen het volgende aan rijkswaterstaat, de provincie, het OV bureau, de regio en andere relevante partners voor:

1. Samenwerken gericht op het realiseren van operationeel verkeersmanagement in 2015;
2. Hanteren van concrete meetbare doelstellingen als referentiekader;
3. Zo samenwerken dat iedere partner vanuit zijn eigen kracht opereert en pro-actief is ten aanzien van taken, rollen en verantwoordelijkheden;
4. De samenwerking niet alleen op ambtelijk niveau plaats laten vinden maar aansturen vanuit het bestuurlijk niveau via een stuurgroep;
5. In de samenwerking van meet af aan denken en werken vanuit toekomstige taken, rollen en verantwoordelijkheden.



## 5. Gezamenlijke vervolgstappen

	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen ambitie delen</li> <li>• Globaal stappenplan om ambitie te bereiken</li> <li>• Bestuurlijk verankeren van ambitie</li> <li>• Stappenplan uitwerken in meerjaren programma</li> <li>• Programma bestuurlijk laten vaststellen</li> <li>• Installatie stuur-, regie- en werkgroep</li> <li>• Uitvoeren meerjarenprogramma</li> </ul>	

### 5.1 Van ambitie naar programma

De urgentie om als regionale partners fors in te zetten op effectief verkeers- en mobiliteitsmanagement is volgens de gemeente Groningen hoog. Behouden en uitbouwen van de positie van Groningen en het waarborgen van leefbaarheid zijn ambities die niet mogen verbleken door bereikbaarheidsproblemen die kunnen worden voorkomen. Daarom wil de gemeente Groningen met haar regionale partners aan de slag.

Hiervoor hebben wij een aantal stappen in gedachten:

1. Met onze partners, met dit document als inspiratie, onze gezamenlijke ambitie ten aanzien van verkeers- en mobiliteitsmanagement formuleren;
2. Een globaal stappenplan ontwikkelen om deze ambitie te bereiken;
3. De gezamenlijke ambities en het globale stappenplan bestuurlijk laten vaststellen;
4. Het stappenplan uitwerken tot een meerjarige programmatisch aanpak voor de periode tot 2015;
5. Dit programma bestuurlijk laten vaststellen en afspraken maken over de financiering;
6. In het leven roepen van een stuurgroep, een ambtelijke regiegroep en ambtelijke werkgroep;
7. Het samen uitvoeren van het meerjarige programma.

Figuur 6 geeft een eerste indicatieve planning weer.

Activiteit	sep-09	okt-09	nov-09	dec-09	jan-10	feb-10	mrt-10	apr-10	mei-10	jun-10	jul-10	aug-10	sep-10
Gezamenlijke ambitie	█												
Globaal stappenplan	█	█											
Bestuurlijk akkoord			█	█									
Programma					█	█							
Bestuurlijke verankering							█	█					
Bestuurlijke en ambtelijke organisatie									█	█			
Uitwerken programma											█	█	█

Figuur 6: Indicatieve planning van eerstkomende activiteiten.

## Colofon

<b>Titel:</b>	<b>Ambitie en visie verkeersmanagement, input voor effectieve regionale samenwerking</b>
<b>Client:</b>	Gemeente Groningen
<b>Datum:</b>	01 juli 2009
<b>Projectnummer:</b>	2009 – 02
<b>Refentie:</b>	2009 –02-13
<b>Versie:</b>	Definitief
<b>Samenstelling:</b>	drs. Machiel Huizenga in samenwerking met ir. Frans op de Beek (TNO Mobiliteit en Logistiek)

**copyright © 2009 Goedwijs projectmanagement**  
Alle rechten voorbehouden. Goedwijs projectmanagement behoudt zich alle rechten voor op de inhoud van deze offerte, haar website en andere professionele communicatie vanuit Goedwijs projectmanagement, tenzij anders is aangegeven. Dit voorbehoud geldt voor alle vormen van informatie: tekst, afbeeldingen, etc. Informatie van de website mag worden hergebruikt voor niet-commerciële doeleinden. Hergebruik voor commerciële doeleinden is slechts met voorafgaande toestemming van Goedwijs projectmanagement toegestaan.

### 5.2 Van ambitie naar programmafianciering

Benutten van het regionale wegennet via verkeersmanagement is relatief goedkoop. Het vergroten van de capaciteit van het regionale wegennet door extra asfalt is vele malen duurder.

Desalniettemin houdt de gemeente Groningen rekening met substantiële investeringen ten behoeve van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

Het is aan de regionale samenwerkende partijen ervoor te zorgen dat dit geld voor regionaal verkeers- en mobiliteitsmanagement er komt. Geld levert uitvoeringskracht. Zonder uitvoeringskracht blijft elk plan een tandeloze papieren tijger. Dat is zonde van de energie en tijd die erin is gestoken.

De gemeente Groningen realiseert zich dat om de geschetste ambities te verwezenlijken, gezamenlijke partijen aanzienlijke bedragen op tafel zullen moeten leggen. Een enkele indicatie:

- Pakket 13 voor enkele verkeersmanagementmaatregelen rond Groningen vergt een investering van € 4 mln (zie hoofdstuk 3).
- In de regio Noord Holland wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een gefaseerde investering van € 35 mln voor het maatregelenpakket om de A10 bereikbaar te houden.
- In Brabantstad liggen er plannen om in een periode van 3 jaar voor circa € 67 mln te investeren in verkeersmanagement. Dit bedrag wordt opgebracht door Rijkswaterstaat, de provincie en gemeenten. Gemeenten als Breda, Tilburg, Helmond en Eindhoven investeren in deze periode bedragen variërend tussen de € 2 mln en de € 11 mln.