

Gemeente Groningen (Gr)

Nota Duurzame Mobiliteit 2011-2020

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

Overheidsorganisatie	Gemeente Groningen (Gr)
Officiële naam regeling	Nota Duurzame Mobiliteit 2011-2020
Citeertitel	Nota Duurzame Mobiliteit 2011-2020
Vastgesteld door	gemeenteraad
Onderwerp	ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer
Eigen onderwerp	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

Opmerkingen met betrekking tot de regeling

Geen

Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

Gemeentewet

Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

Geen

Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

Datum inwerking-treding	Terugwerkende kracht tot en met	Datum uitwerking-treding	Betreft	Datum ondertekening Bron bekendmaking	Kenmerk voorstel
01-07-2011			nieuwe regeling	22-06-2011 Gemeenteblad, 2011, 66.	GR 11.2638607

Tekst van de regeling

Intitulé

NOTA DUURZAME MOBILITEIT 2011-2020

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;
(GR 11.2638607);

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 31 mei 2011;
HEEFT BESLOTEN:

De Nota Duurzame Mobiliteit vast te stellen.

1. Inleiding

Een actuele beleidsnota Verkeer en Vervoer

De nota Duurzame Mobiliteit 2007-2010, met daarin het verkeersbeleid van de gemeente Groningen, is inmiddels vier jaar oud. De planhorizon is verstreken, de realisatie van het programma een eind op weg. Tijd om de nota te actualiseren.

Actualiseren is de meest praktische aanpak. Praktisch omdat we in de huidige omstandigheden extra zuinig met onze middelen moeten omspringen. Ruimte voor nieuwe beleidswensen is er niet of nauwelijks. In de komende periode zullen we ons vooral concentreren op voortzetting van het bestaande beleid en daar uitvoering aan geven. Daarom hebben we de nota up-to-date gemaakt in lijn met recent vastgesteld gemeentelijk beleid (structuurvisie Stad op Scherp, parkeernota, P+R nota), de keuzes ten aanzien van een aantal grote projecten (tracékeuzes tram, raamwerk regionaal, voorkeursalternatief Zuidelijke Ringweg) en afspraken uit het collegeprogramma 2010-2014.

In ons verkeersbeleid is de afgelopen jaren het accent wel iets verschoven. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn belangrijke doelen in ons collegeprogramma en die hebben dan ook meer nadruk gekregen in ons verkeersbeleid en onze keuzes ten aanzien van grootschalige infrastructuurprojecten. Bereikbaarheid is nog steeds van groot belang voor de economische ontwikkeling van de stad, maar niet tegen elke prijs. In onze structuurvisie Stad op Scherp kiezen we expliciet voor een focus op de economische ontwikkeling van onze topvoorzieningen en kennisinstellingen en de daarvoor noodzakelijke bereikbaarheid en directe verbindingen. Maar minstens zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving.

Bovendien signaleren we een omslag in denken. Meer asfalt, een nog dichter fietsnetwerk, overal vrijliggende busbanen, nog meer 30 km gebieden: dat alles kan geen afdoende oplossing bieden voor de groeiende mobiliteit. We moeten slimmer gebruik maken van bestaande en nieuwe infrastructuur door het gedrag van de verkeersdeelnemer meer en beter te beïnvloeden. Nieuwe thema's als mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement krijgen daarom een belangrijker rol. Ook deze nieuwe accenten zult u in deze nota terugvinden.

Om voeling te houden met nieuwe ontwikkelingen en trends op mobiliteitsgebied hebben we de Adviescommissie Verkeer en Vervoer gevraagd ons te adviseren over nieuwe denkrichtingen voor ons verkeersbeleid op weg naar 2025 en daarna. We hopen dit advies in het voorjaar van 2012 te ontvangen, waarna we met de raad een discussie willen voeren over de vraag of bijsturing van ons beleid noodzakelijk is. Dan is ook helder welke kant het nieuwe rijksbeleid op gaat. Nog dit jaar wil het kabinet-Rutte een nieuwe structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vaststellen, waarin de relatie tussen economie, ruimte en infrastructuur nog stringenter zal worden aangezet.

Planhorizon van de nota

Zoals hierboven aangegeven wordt in deze nota het bestaande beleid in grote trekken voortgezet en daarbij geactualiseerd aan de hand van recente ontwikkelingen en nieuwe accenten. Onveranderd is het gegeven dat het bij verkeersbeleid gaat om lange adem, om een visie met een horizon verder dan 4 jaar. Vandaar de doorkijk naar 2020. De maatregelen in deze nota richten zich wat voorbereiding en/of uitvoering betreft op de periode 2011- 2020 en omvatten dus grote projecten zoals de RegioTram en de Zuidelijke Ringweg. Daarmee vormt deze nota de inhoudelijke basis van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer van de komende jaren. In dat meerjarenprogramma geven we jaarlijks inzicht in de voortgang van de infrastructuur- en verkeersprojecten en de stand van hun financiële dekking.

Integrale benadering

De ruimtelijke ordening, de sociaal-economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoerlijnen) hangen samen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningen en bedrijven maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Met ontwikkelingen van betekenis moet het verkeer- en vervoersysteem dan ook meeveranderen. Omgekeerd geldt dat er juist ook kansen liggen voor stedelijke en economische ontwikkelingen daar waar het verkeer- en vervoersysteem nog capaciteit biedt. Feitelijk wordt nieuwe verkeersinfrastructuur steeds meer structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Zeker bij grote projecten als de tram in de stad en de aanpak van de Zuidelijke Ringweg.

Bereikbaarheid is voor veel bedrijven een essentiële vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de economische structuur van de stad. Ook hangt de sociale structuur - de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad, zowel door mobilisten als omwonenden - nauw samen met de inpassing en situering van infrastructuur.

We willen een bereikbare maar ook een leefbare stad. Het is daarom dat de belangen van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie moeten worden afgewogen in een integrale benadering.

Aandacht voor duurzaamheid

Het groeiend besef van klimaatverandering en van de eindigheid van fossiele grondstoffen heeft geleid tot een prominente plaats voor duurzaamheid in het gemeentelijk beleid. Daaraan moet ook ons verkeersbeleid bijdragen. Dan gaat het bijvoorbeeld om minder geluidhinder, een betere luchtkwaliteit,

minder energiegebruik en een verandering van vervuillende naar schonere vormen van energiegebruik. Deze nota richt zich op een duurzaam verkeersbeleid met als speerpunten:

- ◦
investeren in de vervoerwijze fiets;
- ◦
meer kwaliteit en capaciteit in het regionaal openbaar vervoer;
- ◦
inzetten op ketenmobiliteit (P+R);
- ◦
inzetten op mobiliteitsmanagement;
- ◦
terughoudend in capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad, maar wel inzetten op betere doorstroming op de ringweg ;
- ◦
stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen (bijv. taxi's, stedelijke distributie, maar ook in het gemeentelijk wagenpark) en de daarvoor noodzakelijke faciliteiten als laadpunten en groengas-stations ;
- ◦
een impuls geven aan de verkeersveiligheid;
- ◦
een hoge ruimtelijke kwaliteit van infrastructuur en verblijfsgebieden.

2. Hoofdpijnen verkeer- en verbeleid

Nationaal beleid

Het regeerakkoord van het kabinet-Rutte en de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu tonen de contouren van een koerswijziging ten opzichte van de eerdere nota Mobiliteit. De relatie tussen economie, mobiliteit en ruimte wordt sterk aangezet. Goede doorstroming op het wegennet is belangrijk voor de bloedsomloop van de economie. De eerder ingezette lijn dat mobiliteit weer 'mag' en dat meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei krijgt nog meer nadruk. De files worden aangepakt en de mobiliteit wordt verbeterd ter versterking van de economische groei en een schoner milieu. De beleidsbrief Infrastructuur en Milieu van november 2010 geeft aan dat het rijk zich gaat concentreren op de main-, brain- en greenports, en de stedelijke regio's waarin ze liggen. Rijksinvesteringen in infrastructuur zullen zich vooral in die gebieden, de Randstad en Brabant, concentreren.

De benoeming van Energy Port/Valley als een van de topsectoren en de aandacht van het rijk voor multimodale verkeers- en vervoersknooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld het stationsgebied) bieden (kleine) kansen om aan te haken bij het rijksprogramma. Maar naast kansen hebben we ook zorgen. We maken een aantal kritische kanttekeningen bij het rijksbeleid en hoe het zich verder ontwikkelt. Wij vinden dat er wel degelijk een grens aan de vrijheid van mobiliteitsgroei zit en deze grens heet leefbaarheid. Daarom kiezen we in ons regionale en stedelijk verkeersbeleid voor een eigen aanpak waarbij we doorstroming op de hoofdwegen van groot belang vinden, maar om redenen van duurzaamheid en leefbaarheid kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer in de stad. Met de fiets of het openbaar als het kan, met de auto als het moet. Daarnaast hebben we vragen of de sterke economische focus en het ter discussie stellen van principes als 'bundelen en verdichten' ook voor de toekomst voldoende waarborgen bieden voor het behoud van een goede leefomgeving en gezondheid aan de ene kant, en voldoende perspectief voor het Noorden en Groningen om zich te blijven ontwikkelen als economisch centrum aan de andere kant? Dat zal in de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte moeten blijken, die in de zomer van 2011 wordt verwacht. Er komt een uitbreiding van het dynamisch systeem van maximumsnelheden. De maximumsnelheid op autosnelwegen gaat omhoog naar 130 km/u. Er komt geen kilometerheffing, maar het kabinet wil wel een verschuiving van vaste naar variabele lasten door verhoging van de accijnzen op brandstoffen. Het kabinet zet hiervoor in op overleg met de buurlanden en binnen de EU.

Ook het openbaar vervoer moet toegankelijker, betrouwbaarder en efficiënter worden. Het moet vooral zijn eigen kracht versterken. Verschuiving van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De inzet op een betere bereikbaarheid van de grensregio's voor treinverkeer, inclusief een grensoverschrijdende ontwikkeling, biedt kansen voor het verbeteren van de spoorverbinding met Oldenburg en Bremen. Het programma Hoogfrequent Spoor, inclusief frequentieverhoging Zwolle-Groningen, wordt uitgevoerd.

De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, in goede samenwerking tussen de verschillende beheerders, nog steeds hoog op de agenda staat.

Regio-specifiek Pakket

Op 23 juni 2008 hebben het rijk en de provincies Friesland, Drenthe, Groningen en Flevoland het convenant RSP ondertekend, mede namens de betrokken gemeenten. De projecten uit het RSP richten zich op de versterking van de ruimtelijk-economische structuur en het verbeteren van de bereikbaarheid in Noord-Nederland. Hiermee wordt het voor stad en regio mogelijk fors te investeren in de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, de aanpak van de Zuidelijke Ringweg en de ontwikkeling van een uitgebreid en kwalitatief hoogwaardig P+R systeem. In totaal gaat het om een investeringsbedrag van ruim 1 miljard euro voor de stad. Belangrijke voorwaarde aan het beschikbaar stellen van deze middelen is dat de projecten uiterlijk 2020 gerealiseerd moeten zijn. Dit betekent dat onze beleidsinzet de komende jaren vooral gericht moet zijn op tijdige realisatie van deze grote projecten.

De Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is met 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De ambitie van de regio en de stad is deze economische positie te versterken.

In de Regiovisie is daarom afgesproken dat de regio zich geconcentreerd ontwikkelt langs de T-structuur van de A28 en A7 (Groningen, Assen en de 'schragende kernen' Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer). Ook worden ontwikkelingen geconcentreerd langs de openbaarvervoer-verbindingen, die daartoe worden versterkt door middel van het programma Raamwerk Regiorail. Als stad pakken we dit op door de heft van onze woningbouwopgave in de bestaande stad te realiseren. De ambitie is dat de stad als geheel een groter zwaartepunt wordt in de regio en in Noord-Nederland. Daarvoor moeten de stad en de regio verbonden zijn met andere landsdelen en moeten de internationale routes die langs Groningen lopen op niveau functioneren. Gelet op de (psychologische) afstanden betekent dit snelle treinverbindingen en een doorstromende zuidelijke ringweg. Op regionale schaal moeten de voorzieningen waarop stad en regio zijn aangewezen optimaal bereikbaar zijn.

Doordat ruimtelijke intensiveringen binnen de T-structuur plaatsvinden worden de natuur- en landschappelijke waarden buiten die T-structuur gespaard. In onze regio wordt op een unieke wijze gewerkt aan dit beleid door alle gemeenten en beide provincies samen.

Binnen de ruimtelijke en economische structuur van de regio heeft de stad Groningen met tegen de 190.000 inwoners en 135.000 banen een prominente positie. De regionale voorzieningen zoals (specialistische) winkels, uitgaansleven, kunst en cultuur, onderwijs en medische zorg zijn veelal gevestigd in de stad. Ook bovenregionale en zelfs (inter-)nationale voorzieningen zoals het UMCG en de Rijksuniversiteit bevinden zich in de stad. Dit resulteert in een dagelijkse pendel van 160.000 bezoekers, werknemers en scholieren/studenten die 's ochtends de stad ingaan en 's avonds de stad weer verlaten. Deze pendel neemt bovendien nog toe, gezien de verwachte groei van het aantal inwoners in stad en regio tot 2030 (naar 215.000 per dag). Ook de verdere concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid in de stad als gevolg van krimp in de noordelijke regio zal gevolgen hebben voor de pendel.

Het regionale wegensstelsel en het openbaar vervoer-netwerk zijn vanuit de historie zo gegroeid dat de stad als spin in het web fungeert. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen heeft een relatie met de stad. Dat maakt ook dat de meeste knelpunten bij de stad liggen (A7, A28, regionale toegangswegen, ringwegen en aanrijroutes binnenstad).

Voor de toekomst willen wij onze rol als economisch en stedelijk middelpunt blijvend versterken. Omdat dit de kracht van de gehele regio versterkt is het ook de inzet van alle regiopartners. Verwacht wordt dat door schaalvergroting en krimp meer bedrijvigheid vanuit de regio naar de stad wordt verplaatst. Wij zijn voorstander van deze concentratie, maar moeten er wel alles aan doen om deze bedrijven concurrerende locaties aan te bieden.

De ambitie 'hoofdstad van het noorden' betekent versterken van de werkgelegenheidsfunctie maar ook extra druk op het stedelijke en stadsregionale verkeerssysteem. En juist bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het economisch functioneren. Om de concurrentiepositie te verbeteren móet de bereikbaarheid op peil blijven.

Ontwikkeling van het fietsverkeer, binnen- en agglomeratiecordon

[Ontwikkeling van het fietsverkeer, binnen- en agglomeratiecordon \[Klik hier om het document te downloaden\]](#)

Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

De gemeente Groningen heeft altijd een consequent ruimtelijk beleid gevoerd. De inzet is een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen. Omdat deze ruimtelijke structuur de meeste kansen biedt voor fiets en openbaar vervoer is dit een belangrijke pijler van het Groningse verkeer- en vervoerbeleid.

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een

hoog aandeel fietsgebruik (bijna 60%!) binnen de stad. Dat is behoorlijk hoger dan het fietsgebruik in vergelijkbare steden.

Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, prioriteit bij verkeerslichten en het busstation. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer in 2009 is de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd. De waardering van de reizigers is hierdoor toegenomen. Dit is gebeurd onder regie van het OV-bureau, een unieke samenwerkingsvorm van de beide provincies en de stad.

De invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977 en het autoluw en -vrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren negentig zijn wezenlijk gebleken voor een economisch goed functionerende binnenstad. Daarbij is de automobilist niet uit het oog verloren. De ring om de stad is voltooid en de laatste jaren wordt gewerkt aan het geheel ongelijkvloers maken ervan. Daarnaast is het stedelijk hoofdwegenet verbreed en om de binnenstad per auto bereikbaar te houden wordt op de aanrijroutes vanaf de ring (binnen de grenzen die de omgeving toelaat) de doorstroming bevorderd.

Om het binnenstadsbezoek voldoende parkeergelegenheid te bieden zijn diverse parkeergarages gerealiseerd in en rond het centrum (recentelijk Boterdiep en eind 2011 het Damsterdiep) en is de capaciteit van onze P+R-locaties uitgebreid (Haren, Hoogkerk, Zernike). Alle strategische plekken rond de stad zijn daarmee grotendeels ingevuld. Het P+R-systeem vangt automobilisten buiten de binnenstad op en biedt een goedkope en hoogfrequente verbinding met de binnenstad.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht conform 'Duurzaam Veilig'. Locaties waar in het verleden veel ongevallen gebeurden zijn inmiddels aangepakt. Dit zien we ook terug in de cijfers: het aantal ongevallen en gewonden daalt. Tegelijkertijd neemt overigens het aantal vragen van bewoners om extra maatregelen toe (subjectieve veiligheid). Daarnaast wordt jaarlijks een programma opgesteld ten behoeve van verkeerseducatie.

Beleidsinzet

Onze ruimtelijke en sociaaleconomische ambities en de mede hierdoor groeiende mobiliteit blijven eisen stellen aan het bereikbaarheidspakket van stad en regio. Om de concurrentiepositie van Groningen te versterken moeten we op diverse fronten de bereikbaarheid verbeteren. Tegelijkertijd vinden we het belang van een leefbare stad steeds belangrijker. Het is onze uitdaging een goede balans te vinden in het verbeteren van de bereikbaarheid en de doorstromingsmaatregelen voor het autoverkeer aan de ene kant en het behouden van een leefbare en duurzame stad aan de andere kant.

Bij het zoeken naar oplossingen is het uitgangspunt dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten met elkaar zijn verweven. Zo heeft de komst van de tram bijvoorbeeld een positief effect op de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de aangrenzende wijken, zorgt de compacte stad voor een hoog fiets- en openbaarvervoer-gebruik en zijn grootschalige ingrepen aan de Zuidelijke Ringweg gekoppeld aan de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied eromheen.

Ook de komende jaren blijven we bij het beginsel van de compacte stad. Dat is in de structuurvisie Stad op Scherp nogmaals onderschreven als een belangrijke kernkwaliteit. Daarvoor realiseren we woningbouw in de bestaande stad (Intense laagbouw, wijkvernieuwing) en zetten we in op verdere verdichting door functieverandering en functiemenging. Zo wordt een stevig ruimtelijk fundament gelegd voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik. Omdat Meerstad op iets grotere afstand van de binnenstad is gelegen zullen we inzetten op goede OV- en fietsverbindingen, zodat de bewoners hier vanaf het begin gebruik van kunnen maken.

Nieuw is de focus op een beperkt aantal Groningse topvoorzieningen, de dynamo's. Deze topvoorzieningen en -locaties zijn de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike. Om de dynamo's als vliegwiel voor de gewenste gebiedsontwikkelingen te kunnen laten fungeren en daarmee meer banen en bezoekers te kunnen bewerkstelligen, staan we voor een forse opgave. Essentieel voor verdere ontwikkeling van de dynamo's zijn bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daar zijn gerichte investeringen voor nodig. Zo investeren we in een goede ontsluiting naar het UMCG via de Oosterhamrikzone en leggen we een busbaan langs de Europaweg om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen.

De uitdaging ligt erin het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. Dit betekent aan de ene kant zorg voor de doorstroming op de ringwegen en het stedelijke wegennet, aan de andere kant maatregelen om de overlast en veiligheid in de wijken te waarborgen. De parkeerdruk vraagt daarbij extra aandacht.

Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid, ruimte en economie. Het principe 'mobiliteit mag' is voor ons geen radicale breuk met het beleid tot dusver, maar wij vinden het wel noodzakelijk hier een regiospecifieke invulling aan te geven door een gedifferentieerde, gebiedsgerichte benadering. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht voor opvang van de groei van de automobilititeit. Ons beleid is daarom: met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Omdat Groningen een compacte stad is, is de fiets in veel gevallen en voor veel stadjes een reëel alternatief.

Om dezelfde reden is er een stevig draagvlak voor openbaar vervoer en P+R. Op een enkele plek in stad is verdichting van de verkeersstructuur - gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling - nog mogelijk, maar alternatieven zoals de Regiotram en P+R zullen het hoofdonderwerp van onze inzet vormen. Ons staat daarmee een mix aan maatregelen voor ogen. Fors investeren in de fiets (duurzaam, gezond en goed voor de leefbaarheid), inzetten op een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer (spoor, Regiotram en HOV-bus) en maximaal benutten van de potentie van P+R. Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegstelsel verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans van oplossingen voor de doorstromings-problemen en het behouden van een leefbare stad is onze uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Daartoe onderzoeken we de haalbaarheid van een uitbreiding van het sectorenmodel tot aan de ringwegen. Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan. Dit vereist goed samenwerken en nieuwe vormen van projectorganisatie voor de uitvoering, zoals bijvoorbeeld voor de Zuidelijke Ringweg en de Regiotram. Met name de komende periode is samenwerking cruciaal om de bereikbaarheid tijdens de realisatieperiode van de grote projecten te kunnen garanderen.

Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid in grote trekken voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. We constateren dat het louter toevoegen van nieuwe infrastructuur geen afdoende middel meer is om de mobiliteit in goede banen te leiden en de stad bereikbaar te houden. Met name tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg en de realisatie van de twee tramlijnen in de stad, maar zeker ook in de periode daarna, moet de inzet van dynamisch verkeersmanagement de verkeersstromen beter begeleiden en sturen. De stad neemt het initiatief om gezamenlijk met andere regionale partijen en projectorganisaties een integraal bereikbaarheidsplan voor Groningen tijdens het 'werk in uitvoering' te ontwikkelen. Naast de afstemming van de fasering en de logistiek gaat het met name om dynamische informatievoorziening en begeleiding naar omleidingsroutes, koppeling en variabele inzet van VRI's (groene golven), de bereikbaarheid en beschikbaarheid van P+R en parkeergarages en alternatieve openbaarvervoer-verbindingen. Op de lange termijn zien we kansen voor de realisatie van één regionale vervoersautoriteit, die de verkeers- en vervoersstromen in en rond de stad begeleidt en stuurt. De samenwerking tussen de twee provincies en de stad Groningen in het OV-bureau zien we als een eerste succesvolle stap. Ook mobiliteitsafspraken met grote werkgevers in de stad maken deel uit van een integraal bereikbaarheidsplan voor stad en regio. Onder de term mobiliteitsmanagement - het organiseren van 'slim reizen' - hebben wij in juni 2010 het convenant Taskforce Mobiliteitsmanagement in de Regio Groningen-Assen ondertekend. Dit betekent dat we ook als grote werkgever inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid, zoals het stimuleren van het gebruik van P+R, carpoolen en de fiets. Het stimuleren van het gebruik van schone en zuinige voertuigen (bijv. elektrisch aangedreven voertuigen) krijgt steeds meer vorm in concessies voor het openbaar vervoer, het eigen wagenpark en het faciliteren van locaties voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen en groengas-stations. Overigens is de rol van de gemeente hierbij beperkt tot stimulator en facilitator, de markt is en blijft aan zet. De gemeente faciliteert door ruimte en randvoorwaarden te creëren voor openbare oplaadpunten in bijvoorbeeld parkeergarages, transferia en andere plekken in de openbare ruimte en door het reserveren van parkeerplaatsen voor "groen vervoer". Voor het fietsverkeer komt het accent steeds meer te liggen bij het realiseren van voldoende stallingsvoorzieningen en het vinden van een oplossing voor de toenemende overlast van foutgeparkeerde fietsen. De focus is verschoven van fietsroutes naar fietsparkeren en vooral ook fietsgedrag. Door het scheiden van fietsers en voetgangersstromen en het (tijdelijk) afsluiten van straten voor fietsers willen we proberen de toename van conflicten tussen fietsers en voetgangersstromen in goede banen te leiden. Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons op de realisatie van tramlijn 1 en 2 van de Regiotram in de stad en het met de regio voorbereiden van de besluitvorming over het doorrijden van de Regiotram in de regio, als onderdeel van het Raamwerk Regiorail. Daarnaast zetten we in op frequentieverhoging op de bestaande spoorlijnen, de doorkoppeling van de spoorlijnen en de realisatie van de spoorlijn Groningen-Heerenveen. Omdat deze projecten allemaal samenkomen in de stationsknoop Groningen wordt gezamenlijk met onze rijks- en regionale partners een planstudie verricht naar de gewenste vormgeving van het station, rekening houdend met de toekomstige gebiedsontwikkeling. Hoogwaardig busvervoer krijgt een impuls door de afronding van de busbaan Peizerweg, een nieuwe aparte busvoorziening langs de Europaweg, toe- en afritten bij P+ R Hoogkerk en een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding door de Eemskanaalzone. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent ook toegankelijk vervoer en toegankelijke haltes. De ambitie om vóór 2015 een groot deel van de haltes toegankelijk te hebben gemaakt staat nog steeds. Niet alleen omdat het wettelijk zo is vastgelegd, maar omdat ontwikkelingen als vergrijzing en krimp in de bredere regio dit des te noodzakelijker maken. Daarnaast is een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie nodig, met name op drukbezochte knooppunten als het hoofdstation.

Ten aanzien van het autoverkeer gaan we er alles aan doen om het verkeer op de ringwegen te laten doorstromen. Dat vraagt een ongelijkvloerse ring. We concentreren ons daarbij eerst op de oostelijke en de zuidelijke ringweg. Voor de zuidelijke ringweg is besloten tot een bestuurlijk voorkeursalternatief, dat uitgaat van een verdiepte ligging van de weg met een drietal 'deksels'. Dat is een variant waarbij een betere doorstroming hand in hand gaat met een verbetering van de leefbaarheid in aangrenzende wijken en een vermindering van de barrièrewerking in de stad.

Op de overige wegen geven we minder prioriteit aan de doorstroming. Bij een stad van formaat en een oude (verkeers-) structuur komt het nu eenmaal voor dat het verkeer af en toe stilstaat. Wel bieden we de mogelijkheid van P+R aan de rand van de stad aan met frequent openbaar vervoer verder stad in. De uitbreiding van de P+R Haren, Kardinges en de realisatie van P+R Zernike staan komende periode dan ook hoog op de agenda, tezamen met een kwaliteitsverbetering van alle P+R-voorzieningen en een hoogwaardige OV-verbinding.

De aandacht voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken zullen we ook in de komende periode voortzetten. Wel is een voorwaarde dat de problematiek te maken heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid blijft hoog op de agenda staan. Samen met de Stadjes krijgen de komende periode veel verkeersveiligheidsprojecten hun beslag. De aandacht verschuift daarbij naar minder infrastructurele maatregelen en meer gedragsbeïnvloeding. Het project schoolomgevingen en school-thuis-routes uit de vorige nota zal in het komende jaar worden afgerond.

Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

Het klassieke beeld van het verkeer- en vervoerbeleid is investeren in infrastructuur zoals de aanleg van wegen, fietspaden en parkeerplaatsen. Maar het beleidsveld wordt allengs breder. Het gaat over het managen van het parkeeraanbod op straat en in parkeergarages, over het aanbieden van dynamische informatiesystemen langs wegen of bij haltes. Ook gaat het over voorzieningen die soms niet bedrijfseconomisch rendabel zijn maar wel essentieel voor het bereikbaar houden van de stad. Denk aan het openbaar vervoer, de P+R- terreinen met de citybus, bewaakte fietsstallingen. Ook wordt geïnvesteerd in initiatieven tot bewustwording van verkeersgedrag zoals verkeerseducatie. Voor veel van deze structurele kosten wordt op adhoc-basis financiering gevonden. Om dit beter te organiseren zetten we in op een vast budget voor structurele werkzaamheden.

Onwikkelingen en trends

[Ontwikkelingen en trends \[Klik hier om het document te downloaden\]](#)

3. Fiets

De fiets is een vervoersmodaliteit met onbetwiste voordelen die bijdragen aan een duurzame stad. Daarom is ons er veel aan gelegen het hoge aandeel fietsgebruik (bijna 60%) te behouden en zelfs te vergroten. We investeren de komende periode fors in een uitbreiding van fietsstallingen en de beïnvloeding van fietsgedrag.

Fiets hoge prioriteit

Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en geeft vrijheid in vertrektijdstop. Daarnaast brengt de fiets je dicht bij je bestemming en vraagt de fiets een minimum aan ruimtebeslag. De fiets draagt op deze wijze sterk bij aan de duurzame stad die we voorstaan. Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft voor ons dan ook een hoge prioriteit.

Fiets en ruimtelijk beleid

Met het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia is Groningen een compacte stad gebleven. De locaties waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt, liggen dicht bij elkaar. Hierdoor zijn de afstanden tussen deze locaties kort (maximaal 5 à 7 km), waardoor ze uitstekend per fiets te bereiken zijn (circa 20-30 min). Door de verkeerscirculatie in de binnenstad is doorgaand autoverkeer dwars door de binnenstad niet mogelijk. De fiets is op veel relaties daarom sneller dan de auto.

Met veel bouwprojecten in de bestaande stad, zoals de Intense laagbouw, de wijkvernieuwing en de revitalisering, zetten we het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia ook de komende periode voort. Het hart van onze nieuwste wijk Meerstad ligt op 7 km van het centrum. Dit ligt tegen de grens van de natuurlijke fietsafstand, daarom zullen we meer moeite moeten doen de 'Meerstedelingen' te verleiden op de fiets van en naar de binnenstad te gaan. Daarom willen we meerdere snelle en directe hoogwaardige fietsverbindingen tussen Meerstad en de rest van de stad aanleggen. Om deze reden is onlangs een nieuw fietspad langs de Driebondsweg aangelegd. Bovendien is in het kader van Langman een fietstunnel onder het Euvelgunnetracé gerealiseerd ter hoogte van Eemspoort (welke overigens nog

niet in gebruik is). Op langere termijn staat een fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond gepland. In combinatie met de nog te realiseren Sontbrug ontstaan op deze manier uitstekende fietsverbindingen van en naar Meerstad.

Fietspadennetwerk is bijna af

De ruimtelijke context is er. Maar we willen ook dat fietsers zich vlot en zonder omrijden door de stad kunnen verplaatsen. Fietsers moeten daarom beschikken over een direct en fijnmazig netwerk van fietspaden. Deze zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig ingericht en voorzien van een adequate bewegwijzering. Voor de recreatieve fietser ontwikkelen we samen met de provincie en alle overige Groningse gemeenten een zogeheten fietsknooppuntennetwerk, voorzien van informatiepanelen en routeborden. De hieraan gekoppelde nieuwe fietsrouteplanner zal in de loop van 2011 gereed zijn. Gelukkig kent Groningen al jarenlang brede politieke steun voor de fiets als vervoermiddel. Zo heeft de fiets zich in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vaste plek verworven in de ontwerpogave. In de jaren '90 is fors geïnvesteerd. Op basis van de Fietsnota uit 2000 is de laatste jaren hard gewerkt aan nieuwe fietspaden en -stroken, zijn betegelde fietspaden geasfalteerd, is fietsbewegwijzering aangebracht en zijn grote projecten als de Antwerpentunnel, de Walfridusbrug en de ACM-fietsbrug over het Reitdiep gerealiseerd. Daarnaast kunnen fietsers gebruik maken van de nieuwe Berlagebrug en de nog te realiseren Sontbrug.

Temidden van een duurzame belangstelling uit binnen- en buitenland voor ons fietsbeleid zijn we in 2002 uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland. Maar het echte succes is natuurlijk dat de fiets in Groningen verreweg het grootste aandeel (bijna 60%) heeft in alle verplaatsingen. In de periode 2006-2010 was hiervoor ruim € 10 mln. beschikbaar vanuit de twee fietsnota's 'Stap Op! Fietsmaatregelen'. Overigens zijn de meeste projecten hiervan inmiddels afgerond, de resterende projecten worden op dit moment uitgewerkt en voorbereid, de uitvoering vindt plaats in 2011/2012.

Eén van deze resterende projecten is de realisatie van een fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg. Daarnaast leggen we nieuwe hoogwaardige fietsroutes aan langs de Noordelijke Ringweg en langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Bij de herinrichting van de Diepenring (zie ook hoofdstuk 5) is nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid en het comfort voor de fietser. Bij het binnenkort te realiseren NS-station Europapark komt een brede fietstunnel zodat het station zowel vanuit De Linie en Europapark als Helpman goed bereikbaar is. Ook blijven we zoeken naar mogelijkheden om fietsers bij verkeerslichten meer prioriteit te geven. Voorbeelden hiervan zijn de invoering van 'alle richtingen tegelijk groen' op steeds meer plaatsen, het geven van tweemaal groen per cyclus voor fietsers, de toepassing van wachttijdvoorspellers en de invoering van een regensensor op het kruispunt bij de Oosterbrug.

Ook op de fietspaden tussen de stad en de regio is veel winst te behalen. Vooral indien we de (verwachte) groei van het aantal elektrische fietsen in ogenschouw nemen. Samen met onze partners in de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan verbetering. Zo is een nieuwe fietsverbinding naar Hoogezand, langs het Winschoterdiep, geopend. Bovendien worden op dit moment hoogwaardige fietsverbindingen, de zogenaamde Fietsroute Plus, tussen Zuidhorn en Groningen en tussen Bedum en Groningen gerealiseerd. Ten slotte heeft Gedeputeerde Staten in het nieuwe coalitieakkoord aangegeven nieuwe Fietsroutes Plus versneld te willen uitvoeren en daarvoor extra middelen beschikbaar te stellen. Daarmee wordt voorzien in nieuwe hoogwaardige fietsverbindingen richting Ten Boer en Winsum.

Meer ruimte voor fietsen stallen

Veel wensen voor fietsverbindingen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd, waardoor zich een nieuwe uitdaging voordoet. Al die fietsen moeten worden gestald, waarbij het tegengaan van diefstal, overlast en weesfietsen een aandachtspunt vormt. Vooral bij het hoofdstation en in de binnenstad zijn deze problemen het grootst.

Het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte is de afgelopen jaren fors toegenomen. Conflicten ontstaan met andere belangen zoals ruimte voor voetgangers, hulpdiensten en rolstoelgebruikers. Bij het hoofdstation hebben we deze problematiek grondig aangepakt met het Stadsbalkon. Recentelijk is de stallingcapaciteit uitgebreid waardoor de totale capaciteit van het Stadsbalkon inmiddels 5.500 stallingplaatsen bedraagt. De totale stallingcapaciteit in het stationsgebied is 9.500 stallingplaatsen. Dit is onvoldoende om de groei op te kunnen vangen. Om ook de komende jaren over voldoende stallingmogelijkheden te beschikken, proberen we jaarlijks circa 500 nieuwe plekken te realiseren. In de nieuwe stationsplannen wordt zelfs rekening gehouden met een stallingbehoefte van circa 20.000 stallingplaatsen.

Bij het nieuwe station Europapark verwachten we in de toekomst een groot aantal treinreizigers die met de fiets naar het station komen. Onder het stationsplein aan de Europaparkzijde bouwen we daarvoor een ondergrondse fietsenstalling. De hoofdingang van deze stalling ligt naast de brede onderdoorgang, waardoor fietsers vanuit de tunnel rechtstreeks de stalling in kunnen fietsen.

Hierdoor wordt overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte zo veel mogelijk voorkomen. De fietsenstalling bij het station Europapark krijgt een capaciteit van circa 1.500 stallingplaatsen.

De grote hoeveelheid gestalde fietsen brengt in de binnenstad steeds meer overlast met zich mee. Onder andere het winkelend publiek ondervindt regelmatig hinder van gestalde fietsen. Op bepaalde plekken bestaat een grote behoefte aan fietsparkeervoorzieningen terwijl de openbare ruimte daarvoor onvoldoende plek biedt. Daardoor ontstaan hinder en overlast. De fietser is uiteraard niet de enige gebruiker van de binnenstad. Voetgangers, waaronder mensen met een beperking, hebben onevenredig veel last van de beperkte vrije loopruimte. Bovendien zal door de toename van het aantal fietsers de druk op de openbare ruimte alleen maar toenemen. Dat tij willen we keren door een Deltaplan Fiets Binnenstad te maken, waarbij aandacht is voor de relatie tussen fietsroutes, fietsparkeren en handhaven. Eén van de pijlers hiervan is de bouw van een nieuwe fietsenstalling onder of nabij de Vismarkt. In het uitvoeringsprogramma voor de binnenstad wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan het conflict tussen voetgangers en fietsers. Zo worden mogelijkheden onderzocht om bijvoorbeeld de Folkingerstraat tijdens drukke momenten af te sluiten voor fietsers.

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat bewaakte fietsenstallingen niet kostendekkend draaien. Hun bestaansrecht komt dan ook niet voort uit bedrijfeconomische motieven, maar de stallingen vervullen een rol voor specifieke fietsersdoelgroepen: veelal ouderen, werknemers in de binnenstad en bezitters van dure, nieuwe fietsen. Om ook deze fietsers welkom te blijven heten in de binnenstad is sinds 2008 het bewaakt stallen in de binnenstad gratis. Bovendien is recentelijk een nieuwe bewaakte fietsenstalling in de Peperstraat geopend. Ook in de plannen van het Groninger Forum wordt voorzien in een ondergrondse (gratis) fietsenstalling.

Ook in de oude wijken nemen gestalde fietsen steeds vaker een dominante positie in. Voor de oude wijken zullen we voorstellen een leidraad fietsparkeernormen in te voeren, waarop bouwplannen worden getoetst (net als bij het autoparkeren). Dit willen we combineren met een vlotte verwijdering van weesfietsen. Duidelijk is in elk geval dat er meer stallingmogelijkheden moeten komen, zowel inpandig als op straat.

Groningen kent 's morgens een grote ingaande en 's avonds een grote uitgaande pendel. Maar ook een flink aantal Stadgers pendelt omgekeerd: 's ochtends de stad uit, 's avonds terug. Voor deze groep wordt verkent waar goede kwalitatieve fietsenstallingen mogelijk zijn. Vooralsnog concentreren we ons hierbij op drukke opstappunten (halteplaatsen regionale buslijnen, P+R-terreinen en nabij de toeritten van autosnelwegen). De komende tijd stellen we een uitvoeringsplan op met daarin een overzicht van haltes waar het fietsparkeren wordt verbeterd. Ook de stallingmogelijkheden op de P+R-terreinen worden sterk verbeterd, onder andere door het aanbieden van overdekte stallingplaatsen, oplaadpunten en OV Fiets-achtige concepten (huurfietsen).

Opstellen nieuw fietsbeleid

De 'Beleidsnota fietsverkeer 2000' is inmiddels ruim tien jaar oud. Een groot aantal projecten is dan ook gerealiseerd. Bovendien is een aantal beleidsuitgangspunten gewijzigd. Zo gaat de huidige beleidsnota met name uit van de uitbreiding van het fietsnetwerk, terwijl de huidige uitdagingen vooral liggen in het fietsparkeren (stationsgebieden, oude wijken en binnenstad), het fietsvriendelijker afstellen van de verkeerslichten en in de uitbreiding van de capaciteit en de kwaliteit van bestaande hoofd fietsroutes als Korreweg, Damsterdiep en Hereweg. Daarom willen we, nadat de projecten uit de fietsnota's 'Stap Op! Fietsmaatregelen' zijn gerealiseerd, in 2013/2014 een nieuwe beleidsnota fietsverkeer opstellen. Het spreekt voor zich dat we de gebruikers, de fietsers, hier nadrukkelijk bij betrekken.

4. Openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een voorwaarde om de stad en regio leefbaar te houden, duurzaam in te richten en ook om de binnenstad en andere grote werk- en bezoeklocaties bereikbaar te houden. We zetten daarom in op het versterken en toekomstvast maken van het openbaar vervoer, samen met onze regionale partners. In 2015 en 2016 gaan de eerste trams rijden tussen het Hoofdstation-Zernike en Hoofdstation-Kardinge, waarbij de trams op termijn de regio in rijden. Ook hebben we forse ambities op spoorgebied: de frequentieverhoging op het spoor richting Zwolle en Leeuwarden en een nieuwe spoorlijn naar Heerenveen. Verder wordt hard gewerkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R, het realiseren van het station Europapark en het station Hoogkerk en het sluitstuk van de busbaan Peizerweg naar het hoofdstation.

Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij willen een per openbaar vervoer uitstekend bereikbare stad. Landelijk en internationaal gezien is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Deze kan de (ook mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau terugbrengen en onze regionale economie van impulsen voorzien. Op de lange termijn staat deze snelle verbinding nog steeds op onze wensenlijst. Maar met het tekenen van het RSP-convenant is voorlopig afstand gedaan van die ambitie. Met compensatiegeld uit het RSP is de inzet verschoven naar frequentieverhoging en versnelling op het bestaande spoortraject naar Zwolle. Ook de drager van het regionale openbaar vervoersysteem, de

regionale spoorlijnen, versterken we door de inzet van extra treinen op het traject naar Leeuwarden, een nieuwe spoorlijn naar Heerenveen en doorkoppeling van treinen. De herintroductie van een treinverbinding naar Veendam is recent als eerste in de volgorde geopend.

Ten aanzien van het lokale openbaar vervoer geldt dat vanzelfsprekend de 'eigen' doelgroep van het openbaar vervoer goed moet worden bediend. Daar waar auto substantieel sneller is dan het openbaar vervoer, is het moeilijk automobilisten de overstap te laten maken. Maar waar het openbaar vervoer een reële concurrent kan vormen voor de auto moet gebruik van het openbaar vervoer gemeengoed worden. Hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen - zoals de Q-liner, de RegioTram en verbeteringen op regionaal spoor - om automobilisten al in de eigen woonplaats te verleiden met het openbaar vervoer te gaan horen daarbij. Maar ook het goed opvangen van automobilisten bij zowel de herkomsttransferia, zoals De Punt, als bij bestemmingstransferia, onze P+R-terreinen aan de rand van de stad, bepaalt het succes.

Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

Openbaar vervoer functioneert het beste als het systeem en de ruimtelijke ordening in samenhang worden ontwikkeld, zodat grote gebundelde vervoersstromen ontstaan. Dit betekent dat openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden meer bestaansrecht heeft dan in dunbevolkte. Omgekeerd geldt dat verdichting zoveel mogelijk rondom openbaar vervoervoorzieningen moet worden gesitueerd. Daarmee is in stad en regio een goede afstemming van de structuren voor de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoer essentieel. Hieraan wordt invulling gegeven met onze keuze voor een compacte stad, het behouden van veel economische activiteiten in de binnenstad, een stedelijke intensivering rond de T-structuur (A7/A28) en de aanwezigheid en ontwikkeling van een aantal regionale c.q. nationale topvoorzieningen in de stad (de dynamo's). Met ons ruimtelijk beleid willen we de voorwaarden creëren voor openbaar vervoer.

Toekomstvast openbaar vervoer

Inzet is een toekomstvast openbaar vervoersysteem. Dit om te voorkomen dat het aandeel openbaar vervoerverplaatsingen afneemt. De laatste jaren is een forse groei van het aantal reizigers met het openbaar vervoer in en rondom de stad bereikt. De benodigde extra inzet van treinen en bussen betekent extra inkomsten, maar ook extra uitgaven. Doordat de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer minder sterk dan de toegenomen kosten stijgt, is een toenemend exploitatietekort het dilemma. De exploitatie wordt bovendien negatief beïnvloed door de langere rijtijden van de bussen als gevolg van toegenomen congestie

Dit in combinatie met in de toekomst niet uit te sluiten (rijks-) bezuinigingen op de Brede Doeluitkering (BDU) vraagt om creatieve oplossingen. Samen met de regio werken we hard aan de mogelijkheden om het exploitatietekort te laten afnemen. Daarbij staan ons drie routes voor ogen:

- versnellen van het openbaar vervoer door het aanleggen van aparte busvoorzieningen binnen de stad. We verkennen of we nog nieuwe aparte busvoorzieningen kunnen aanleggen, naast de in het RSP opgenomen maatregelen. Een goed voorbeeld hiervan is de afwikkeling van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

- het scheiden van het openbaar vervoer van het overige verkeer

- een nog betere koppeling met de ruimtelijke ordening.

Ook is het onoverkomelijk om in de toekomst bij ruimtelijke keuzes expliciet de gevolgen voor de exploitatie voor het openbaar vervoer af te wegen.

Op alle kansrijke relaties willen we het maximale uit het openbaar vervoer halen. Daarin staan we niet alleen. De hele regio Groningen-Assen denkt er zo over. Alle regiopartners zijn ervan overtuigd dat een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaar vervoersysteem bijdraagt aan toekomstvast openbaar vervoer en een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Om deze schaa sprong te bereiken, werken we aan een samenhangend pakket maatregelen. Centraal daarbij staat het versterken van krachtige openbaar vervoerbundels tussen de stad en grote omliggende kernen per spoor of hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) voor de tram c.q. bus. De omliggende kernen functioneren als knooppunt voor een kleiner gebied, waar toeleidende bus- en auto-infrastructuur samenkomen (feeder). Deze regionale visie op een samenhangende pakket aan spoormaatregelen is verwoord in het Raamwerk Regiorail.

Spoor en tramlijnen als drager van hoogwaardig openbaar vervoersysteem

[Spoor en tramlijnen als drager van hoogwaardig openbaar vervoersysteem \[Klik hier om het document te downloaden\]](#)

De maatregelen uit het Raamwerk RegioRail zijn een belangrijk onderdeel van onze strategie om de stad en de regio bereikbaar te houden. De investeringen in het regionale spoor en de aanleg van twee tramlijnen zijn de eerste stappen in het maken van een uitgebreid netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer tussen de regio en verschillende eindbestemmingen in de stad Groningen. Zonder de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail groeit het regionaal openbaar vervoer met 35% tussen 2004 en 2020. Met de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail hebben we becijferd dat het gebruik van het regionaal vervoer met 70% kan stijgen. Hierdoor kan de groei van de automobiliteit met 25% worden beperkt.

Spoor

Door de verwachte groei op het spoor en de wens om de stad en regio bereikbaar te houden wordt tot 2020 ingezet op frequentieverhoging op bestaande spoorlijnen, de reactivering van de spoorlijn naar Veendam en de aanleg van de spoorlijn Groningen-Heerenveen. De intensivering van het railvervoer vraagt om aanleg van nieuw spoor voor bijvoorbeeld de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Vanwege de spoorwegveiligheid en omdat we grote barrières in onze stad willen voorkomen, zijn maatregelen aan de gelijkvloerse spoorwegovergangen in de stad noodzakelijk. Het gaat daarbij om de Peizerweg, Paterwoldseweg en de Esperantokruising. Ruimtelijke inpassing van de spoorlijnen en het voorkomen van geluidsoverlast zijn belangrijke aandachtspunten.

Binnen het project frequentieverhoging spoorlijn Groningen-Leeuwarden ontstaan ook kansen voor een treinstation in Hoogkerk. Eind 2012 zal de oplevering van het station Europapark zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid van het Europapark, Kempkensberg en de overige zuidelijke stadswijken, doordat ook de stoptreinen van en naar Zwolle station Europapark aandoen. Op het Hoofdstation zetten wij in op het doorkoppelen van treinen, zodat tussen bijvoorbeeld Hoogkerk en het Europapark een directe treinverbinding ontstaat. Gezamenlijk met provincie en rijk wordt een studie verricht naar de verkeerskundige vormgeving van de knoop Groningen, rekening houdende met alle spoorse maatregelen en de aanlanding van de tram aan de ene kant en het gewenste voorkeursalternatief voor de gebiedsontwikkeling aan de andere kant. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de verbinding met het (nieuwe)busstation.

Regiotram

In 2010 heeft de raad van de gemeente Groningen besloten tot de aanleg van de Regiotram in de stad. Met deze tramlijnen worden de binnenstad, het UMCG, Kardinges en het hoofdstation optimaal verbonden. We hebben daarbij gekozen voor de zogenaamde koppelingsvariant. Met deze koppelingsvariant wordt het UMCG direct bereikbaar, maar is tevens een uitwisseling tussen de twee tramlijnen mogelijk, wat minder kwetsbaar is. De opening van de tramlijnen Hoofdstation-Zernike en Hoofdstation-Kardinges staan gepland in respectievelijk 2015 en 2016.

Regiotram

In 2010 heeft de raad van de gemeente Groningen besloten tot de aanleg van de Regiotram in de stad. Met deze tramlijnen worden de binnenstad, het UMCG, Kardinges en het hoofdstation optimaal verbonden. We hebben daarbij gekozen voor de zogenaamde koppelingsvariant. Met deze koppelingsvariant wordt het UMCG direct bereikbaar, maar is tevens een uitwisseling tussen de twee tramlijnen mogelijk, wat minder kwetsbaar is. De opening van de tramlijnen Hoofdstation-Zernike en Hoofdstation-Kardinges staan gepland in respectievelijk 2015 en 2016.

Schema eindpunt/remise

Eindpunt/remise [Klik hier om het document te downloaden]

Uitgangspunt voor de aanleg van de tramlijnen is dat de buslijnen uitstekend aansluiten op de tram. Dit vergt een nieuwe uitdaging wat betreft de ruimtelijke inpassing, want het betekent enerzijds de realisatie van openbaar vervoerknooppunten rondom een aantal tramhaltes. Anderzijds is mogelijk nieuwe businfrastructuur nodig, bijvoorbeeld om de knooppunten en dynamo's vlot te kunnen bereiken. De tramlijnen krijgen zoveel mogelijk vrij baan en prioriteit op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer en de oversteekbaarheid om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tramtracé ingrepen op de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig.

Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als socio-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast waarbij wij het maximale doen om de stad bereikbaar te houden.

De introductie van de tram in de stad betekent ook dat het busverkeer aan de Grote Markt wordt onttrokken, waardoor in de binnenstad de leefbaarheid en winkelklimaat toeneemt. De alternatieve routes vergen in sommige gevallen investeringen voor het busverkeer en andere verkeersmodaliteiten en het opheffen van een fors aantal parkeerplaatsen. Deze directe gevolgen van de tram zijn een belangrijk aandachtspunt en direct gekoppeld aan de aanleg van de beide tramlijnen in de stad.

Samen met de regio hebben we als toekomstbeeld voor ogen dat de tramlijnen na 2020 de regio inrijden, in eerste instantie vooral via bestaande spoorlijnen. De corridors naar Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Martiniziekenhuis/De Punt, Leek/Roden, Winsum en Bedum komen hiervoor als eerste in

aanmerking. Eind 2011 is de programmeringsfase afgerond en wordt duidelijk welke corridors als eerste in aanmerking voor het doorrijden in de regio komen. Begin 2012 wordt begonnen met verkenningen voor corridors die als eerste in aanmerking voor realisatie komen. Vooruitlopend op de afronding van de programmeringsfase wordt gestart met de verkenning naar Hoogezand-Sappemeer.

Overige speerpunten

Busbaan Paterwoldseweg-Hoofdstation

Met de oplevering van P+R Hoogkerk, busbaan Peizerweg en de busbaan Koeriersterweg is het ontbrekende gedeelte van de busbaan HOV-as West het deel Paterwoldseweg-Hoofdstation. De geplande oplevering van dit gedeelte is uiterlijk eind 2012.

Bustoe- en afritten P+R Hoogkerk

P+R Hoogkerk is in potentie meer dan een P+R-terrein voor de binnenstad en UMCG. De aanleg van bustoe- en afritten bij P+R Hoogkerk zijn een cruciale eerste stap voor een hoogwaardige P+R-verbinding van P+R Hoogkerk naar Martiniziekenhuis en Groningen-Zuid. De doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn vraagt daarbij extra aandacht. In de toekomst ontstaan onder andere door de voltooiing van de noord-zuidroute kansen voor een P+R-verbinding van P+R Hoogkerk naar Zernike. Mogelijk is hiervoor ook een snellere verbinding van P+R Hoogkerk naar de Johan van Zwedenlaan noodzakelijk. Zo ontstaat bij P+R Hoogkerk een nieuw openbaar vervoerknooppunt en vermindert door een spreiding van openbaar vervoerstromen de druk op het Hoofdstation.

Verkennen versnellen van het openbaar vervoer

De afgelopen periode is door de toenemende congestie de rijtijd van de bussen en daarmee de dienstregeling toegenomen. Dit betekent dat voor hetzelfde exploitatiebudget minder openbaar vervoer wordt aangeboden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het openbaar vervoer in dezelfde file staat als het autoverkeer zoeken zijn daarom in het RSP maatregelen voor het busverkeer opgenomen. Mogelijke (rijks-) bezuinigingen vragen daarnaast om creatieve oplossingen die het exploitatietekort van het openbaar vervoer verminderen. Eén van de maatregelen is het versnellen van het openbaar vervoer. In dat kader willen wij verkennen of het mogelijk is om naast de in het RSP opgenomen maatregelen aparte busvoorzieningen aan te leggen of op bepaalde bundels te ontmengen (het openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer). Een goed voorbeeld hiervan is de afwikkeling van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

Busbaan Europaweg

Het busverkeer tussen P+R Europapark staat deels in dezelfde file als het autoverkeer. Het verbeteren van de snelheid en betrouwbaarheid door de aanleg van een vrije busvoorziening tussen P+R Europaweg en het UMCG is daarom de inzet.

Dynamische reisinformatie

Een punt voor de komende jaren is om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn, want de standaard dienstregeling is voor velen een puzzel. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger de informatie worden gegeven waar hij/zij op dat moment behoefte aan heeft. Dynamische reisinformatie is op P+R Hoogkerk inmiddels aanwezig. De inzet is om bij alle haltes in de stad een dergelijk systeem te introduceren.

Goed toegankelijk openbaar vervoer

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Met een dicht haltenetwerk in de stad, de inzet van lagevloerbussen en een flink aantal toegankelijk gemaakte haltes faciliteren we hen. Op dit moment zijn ruim 90 haltes in de stad toegankelijk. Voor 2015 willen we 64,6% van alle bushaltes in de stad toegankelijk gemaakt hebben.

Marketing en productverbetering

Om openbaar vervoer goed te laten functioneren, is een goede marketing en communicatie met de klant belangrijk. In onze regio is het OV-bureau hiervoor verantwoordelijk. Het OV-bureau heeft als opdracht om continu te zoeken naar verbeteringen in ons openbaar vervoer systeem. Mede hierdoor is het gebruik van het openbaar vervoer toegenomen. De komende jaren blijft goede marketing en productverbetering de inzet.

5. Auto

Hoewel we dat vanuit leefbaarheidsoptiek soms anders zouden wensen, is autobereikbaarheid onlosmakelijk verbonden met het functioneren van stad en regio. De realiteit is dat een groot deel van het ommeland sterk autoafhankelijk is. Socio-economische factoren en de uitbreiding van het aantal woningen en bedrijven maken dat het eind van de groei van de automobiliteit nog niet in zicht is. De opnamecapaciteit op diverse plaatsen in de stad is bereikt, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Als we niets doen halen we de ruimtelijke, economische en duurzame ambities van stad en regio niet. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar een forse uitbreiding van de capaciteit

van de stedelijke wegen is niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid met een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

Huidige situatie ringwegen

Het grootste verkeersknelpunt van Noord-Nederland betreft de Zuidelijke Ringweg. Op dit weggedeelte zijn de verkeersproblemen het grootst ter hoogte van het Julianaplein en de aansluiting met de Europaweg. Voor veel routes naar de stad vormen deze punten een bottleneck. Daarmee staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Samen met het rijk en de provincie is het Langmanmaatregelpakket uitgevoerd. Dit houdt o.a. in:

- tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen A28 en Emmaviaduct
- nieuwe bypasses langs weerszijden van de ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat,
- de aanleg van het Euvelgunnetracé

en het 'verlengen' van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn. Eind 2006 is de aansluiting van het Hoendiep op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt. De werkzaamheden om het knooppunt tussen de westelijke en noordelijke ringweg (inclusief aansluiting Reitdiep) volledig ongelijkvloers te maken zijn grotendeels afgerond. In 2011 wordt gestart met de werkzaamheden om de aansluiting van de Bedumerweg op de noordelijke ringweg ongelijkvloers te maken in combinatie met de vervanging van de Noordzeebrug. Ook is gestart met het ongelijkvloers maken van de Oostelijke ringweg volgens het, in 2009 vastgestelde, eindbeeld.

Huidige situatie overige wegen in de stad

Vooral ten zuiden en oosten van de binnenstad (Hereweg, Paterswoldseweg, Europaweg, Petrus Campersingel, omgeving UMCG) zijn de knelpunten in de autobereikbaarheid dagelijks waarneembaar. Met name de doorstroming op de Europaweg als entreeroute naar de (binnen)stad is problematisch. Ook in de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een forse verkeersstroom waardoor de doorstroming onder druk staat.

Gezien de al bestaande verkeersdruk in het zuidoosten van de stad en de verwachte toename hiervan door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en Meerstad wordt nieuwe infrastructuur toegevoegd. De Berlagebrug (gereed) en Sontweg vormen belangrijke nieuwe schakels naar de zuidelijke en oostelijke ringweg en maken de gewenste socio-economische intensiveringen in dit gebied mogelijk. Tevens worden de Europaweg en het Damsterdiep ontlast en beschikt Meerstad over een directe aansluiting richting het Hoofdstation en de binnenstad.

De automobieliteit blijft groeien, een einde is nog niet in zicht. Dat volgt uit prognoses van de socio-economische ontwikkelingen en uit onze ambitie om woningen en bedrijven te blijven bouwen in de stad en regio. De Netwerkanalyse uit 2006 laat zien dat de doorstromingsproblemen in en rond de stad zich sterker gaan manifesteren en er nieuwe knelpunten bijkomen (indien mogelijk cijfers Verkeersmodel Plus nog invoegen), waardoor de doorstroming nog verder onder druk komt te staan.

Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities van de regio met de stad als spin in het web waar te maken, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang, met name voor de dynamo's. We willen er alles aan doen om deze bereikbaarheid optimaal te houden. Daarentegen heeft de sterke groei van het autogebruik een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds maar voldoen aan de vraag naar automobieliteit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder en barrièrewerking. Daarnaast moeten in de stad veel functies tot hun recht komen binnen een beperkte ruimte.

We proberen het autoverkeer binnen de ringwegen te beperken en –waar mogelijk- verblijfsgebieden verkeersluw in te richten. Dit is mogelijk doordat we de ringweg geheel ongelijkvloers maken en door enkele extra aansluitingen aan te leggen vanaf de dynamo's naar de ring. Ook willen we het autoverkeer in de stad verder beperken, door een vergroving van het wegennet. Autoverkeer tussen de wijken willen we zoveel mogelijk via de ringwegen laten gaan. Onderzocht wordt of een uitbreiding van een sectorenmodel naar de ringwegen mogelijk is.

Het verbouwen van de Zuidelijk Ringweg betekent werken aan de belangrijkste schakel in ons wegennetwerk. Stremmingen hebben grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Het is van groot belang om tijdens de verbouwing de stad bereikbaar te houden. Dit doen we door een zo slim mogelijke fasering in de bouw en door te sturen op verandering in mobiliteitsgedrag en het bieden van alternatieven. Daarbij is samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders en partijen cruciaal. Onze inzet is om de vele

initiatieven op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement op elkaar af te stemmen en zo mogelijk te bundelen.

De stad neemt het initiatief om gezamenlijk met andere regionale partijen en projectorganisaties een integraal bereikbaarheidsplan voor Groningen tijdens het 'werk in uitvoering' te ontwikkelen. Omdat het instrument (dynamisch) verkeersmanagement nog te beperkt wordt ingezet als middel om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren en reguleren, willen we hier de komende periode extra op inzetten.

Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het van cruciaal belang dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Om deze bereikbaarheid te waarborgen moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer vlot door op de ringweg, dan blijft het verkeer zolang mogelijk rijden op de ringweg. Daarmee zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegennet beperkt wordt. De capaciteitsuitbreiding moet natuurlijk voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit en daar waar nodig worden mitigerende maatregelen getroffen. De Langmanmaatregelen op de Zuidelijke Ringweg bieden weliswaar verlichting van de knelpunten, maar bieden geen oplossing voor de lange termijn. Dit moet het Bestuurlijke Voorkeursplan voor de zuidelijke ringweg bieden, dat in november 2009 is vastgesteld. De planstudiefase is gestart. De projectorganisatie zuidelijke ringweg, een samenwerkingsverband tussen de gemeente, provincie Groningen en Rijkswaterstaat, werkt in deze fase het plan verder uit. Bij de planstudie is ons uitgangspunt: inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid. Tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg moet de stad bereikbaar blijven. De projectorganisatie maakt hiervoor een bereikbaarheidsplan, wat op stad en regionaal niveau wordt afgestemd met andere grote projecten.

De provincie Groningen is gestart met ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg, volgens het vastgestelde eindbeeld. Met de maatregelen uit het eindbeeld worden de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op dit deel van de ringweg verbeterd. In de periode 2010-2015 wordt samen met de provincie gespaard voor het geheel ongelijkvloers maken van de (oostelijke) ring. De werkzaamheden moeten voor de start van de ombouw van de zuidelijke ringweg (voor 2015) zijn afgerond.

Op lange termijn is het de ambitie om in de westelijke ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/Pleiadenlaan ongelijkvloers maken. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan. Deze maatregelen zijn pas aan de orde als de aanpak van de zuidelijke ringweg is afgerond. De spaarbedragen voor de ringwegen zullen daarom vanaf 2017 eerst voor de realisatie van de tram worden aangewend.

Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

Bij een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer in de stad niet altijd ongehinderd doorstromen. Nadrukkelijk wordt de capaciteit van lokale wegen niet steeds substantieel vergroot. Dat kan ook niet want de fysieke en milieukundige ruimte daarvoor ontbreekt. Vooral de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zijn hierbij maatgevend. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten dan voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Maar op veel plekken in de stad kan of willen we ook geen uitbreiding vanuit de ruimtelijke kwaliteit die we voor staan.

Autoverkeer dat toch de stad inrijdt op de drukke routes en momenten van de dag doet er gewoonweg langer over. Het alternatief dat we bieden is een ringweg waarop het verkeer vlot doorstroomt met strategisch gelegen P+R-voorzieningen die zijn ontsloten door comfortabel, frequent en snel openbaar vervoer. In onze visie liggen de P+R-voorzieningen direct tegen de ringweg aan zodat het automobilisten zonder zoeken en kort na het verlaten van de ringweg kunnen parkeren. Ook hoogwaardig openbaar vervoer vanuit de regio maakt het mogelijk om snel in de stad te komen.

Om de tijdsspanne van overbelasting van de drukke stedelijke wegen te beperken, willen we wel het maximale halen uit de bestaande wegen en inzetten op dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Daarom worden alle mogelijkheden benut om de doorstroming te bevorderen door het optimaliseren, het beter afstellen en het onderling koppelen van verkeerslichtenregelingen (bijv. groene golven). In dit kader komt ook meer en meer de nadruk te liggen op het sturen van verkeersstromen, een verdere uitbouw van parkeerbewegwijzeringssystemen, slimme infrastructurele aanpassingen en het spreiden van het verkeer over de dag (en van de week).

In 2009 is de visie voor de Diepenring, het noordelijke en oostelijke deel daarvan, vastgesteld. Met behoud van de verkeersfunctie, moet de Diepenring vooral een verblijfsfunctie krijgen om de bezoeker en bewoners de mogelijkheid te geven te genieten van de aantrekkelijkheid van dit deel van de stad. Dit betekent meer ruimte voor verblijven, de voetganger en de fiets en minder ruimte voor de auto en parkeren. De eerste fase van de aanpak van de Diepenring, van de Noorderhaven tot aan de Kijk in't Jat brug, wordt in 2012 gerealiseerd.

Daar waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, zijn er ook mogelijkheden om de infrastructuur uit te breiden en te verdichten. Dit is ook nodig omdat de bereikbaarheid vaak een essentiële voorwaarde is om de dynamo of intensiveringszone tot ontwikkeling te brengen. In de stad hebben we hier plannen voor met de Berlagebrug (reeds gerealiseerd) en de Sontwegverbinding als onderdeel van de Eemskanaalzone richting Meerstad.

Met de komst van het Euvelgunnetracé heeft de Europaweg een lagere functie dan autosnelweg gekregen. Om het bedrijventerrein Eemspoort en Eemspoort Zuid/Roodehaan te ontsluiten ligt er de ambitie voor een nieuwe gelijkvloerse aansluiting op de Europaweg.

6. Parkeren

Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad. Maar voor de binnenstedelijke verkeersdruk en de leefbaarheid willen we nog liever dat automobilisten parkeren aan de rand van de stad op een P+R-terrein. Daarom gaan we op strategische plaatsen nieuwe P+R-terreinen aanleggen, worden de bestaande P+R-terreinen uitgebreid en ondergaan ze een kwaliteitsimpuls.

Voor de woonwijken met een hoge parkeerdruk van buitenaf blijven we een restrictief parkeerbeleid voeren. In wijken waar de bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk, willen we kijken of we het autobezit kunnen ontmoedigen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt.

Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

Goede bereikbaarheid houdt in: vlot bij de bestemming kunnen komen én daar vlot kunnen parkeren. De realiteit is dat op enkele aanrijroutes naar de binnenstad de autodoorstroming op piekmomenten stagneert. Maar een helder en toereikend parkeersysteem draagt bij aan de autobereikbaarheid van Groningen. In 2010 hebben we daartoe een nieuwe parkeernota vastgesteld. De afgelopen periode is hard gewerkt aan de bouw en planning van nieuwe parkeergarages, terwijl ook de P+R-voorzieningen grote groepen automobilisten van dienst zijn.

Binnenstadsparkeren in het centrum

Veel op straat geparkeerde auto's, dat gaat niet samen met een veelheid aan functies en een aangenaam winkelklimaat. Daarom is het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad de laatste jaren omlaag gebracht en zijn deze plaatsen gecompenseerd in parkeergarages.

Bij de parkeergarages krijgen we capaciteitsvermeerdering in de in aanbouw zijnde Damsterdiepgarage (540 parkeerplaatsen), de in 2009 in gebruik genomen Boterdiepgarage (1.200 parkeerplaatsen) en de nieuwe garage onder het Groninger Forum (380 parkeerplaatsen). Laatstgenoemde garage dient ter vervanging van parkeren langs de Diepenring en van de Nabergarage (230 parkeerplaatsen) welke gesloopt wordt alvorens het Groninger Forum kan worden gebouwd. Met deze uitbreiding kan de vraag naar parkeerplaatsen voor de komende jaren worden gefaciliteerd.

Met een tijds- en tariefafhankelijk systeem wordt het parkeergedrag van de binnenstadsbezoekers gestuurd. In het hart van het centrum is weliswaar een aantal parkeerplaatsen beschikbaar, maar dit aantal is beperkt, het tarief is relatief hoog en de tijd die men er mag staan is ook beperkt (maximaal 1 uur). Aan de rand van en in de binnenstad zijn parkeergarages gelegen waar de bezoeker langer kan parkeren.

Binnenstadsparkeren op afstand: P+R

Ketenmobiliteit is een belangrijk wapen in de strijd om de stad voor automobilisten bereikbaar te houden. Omdat ons parkeerbeleid voor P+R goed werkt, zetten we onze koers voort. Wij maken ons hard om de komende jaren in hoog tempo nieuwe P+R-terreinen te blijven realiseren en bestaande terreinen uit te breiden. Uitgangspunt is dat alle nieuwe terreinen direct grenzen aan de hoofdwegen. Op deze terreinen kan nu gratis en langdurig geparkeerd worden. Vanaf deze terreinen kan men tegen een laag tarief met het openbaar vervoer naar het centrum (en omgekeerd). Omdat de exploitatie van parkeren en openbaar vervoer steeds meer geld kost, is beprijzing van P+R locaties een reële ontwikkelingsrichting.

Niet alleen binnenstadbezoekers maken gebruik van de P+R-terreinen. We zetten steeds meer in op forenzen. Wij willen met (grote) bedrijven in de (binnen)stad afspraken maken over het gebruik van P+R. Als een deel van de werknemers voor deze voorziening kiest (in combinatie met aanvullend bedrijfsvervoer) dan komt dit de druk op de wegen in de stad ten goede.

In 2009 hebben circa 2,5 miljoen reizigers van de P+R, in combinatie met het openbaar vervoer gebruik gemaakt. Onze ambitie is om het aandeel van de P+R in de totale (auto)pendelstroom naar de stad te verdubbelen. In 2011 is hiertoe de P+R Hoogkerk (600 parkeerplaatsen) geopend. De P+R Europapark (740 parkeerplaatsen) vervangt de in 2009 gesloten P+R Sontweg. Uitbreiding van de P+R Europapark

tot 1000 – 1200 parkeerplaatsen is op termijn mogelijk. Voor de P+R Kardingse wordt een nieuwe visie ontwikkeld in samenhang met de komst van de tram en het medegebruik door aanliggende functies. De P+R Haren (385 parkeerplaatsen) is erg succesvol en wordt in overleg met de Gemeente Haren uitgebreid. Nieuwe P+R-terreinen staan verder op het programma op het Zernike (700 parkeerplaatsen) en op Driebond (200 parkeerplaatsen).

De bestaande en de nieuwe P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls door het realiseren van goede bestratingen, goede halte-informatie, meer voorzieningen en mogelijk toezicht in verband met de sociale veiligheid, etc. We willen de P+R vanaf de ringweg met dynamische borden aanduiden waarop actuele informatie wordt gegeven over het OV vanaf de P+R naar het centrum en over de beschikbaarheid van vrije plaatsen.

Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

De binnenstad en de aangrenzende wijken zijn ontworpen en gebouwd toen de auto nog geen rol van betekenis vervulde in onze samenleving. Vandaag is de vraag naar parkeerplaatsen in deze gebieden groter dan het aanbod. Dit zet de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van de stad onder druk. Ook zien wij dat de problematiek zich over een steeds groter gebied uitbreidt, niet alleen in de wijken rondom het centrum maar ook rondom voorzieningenconcentraties daarbuiten (bv. Winkelcentrum Helpman, Martiniziekenhuis). Dat betekent dat we de bestaande parkeercapaciteit beter moeten benutten en beter moeten afstemmen op de vraag.

Binnenstad

We willen het verblijfsklimaat voor bezoekers en bewoners verbeteren door de aanwezigheid van (geparkeerde) auto's zoveel mogelijk te beperken. We willen daarmee aan voetgangers en winkelend publiek een aantrekkelijke openbare ruimte bieden.

Eind 2005 was de parkeerdruk in de binnenstad te groot. Er waren onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar door de grote vraag naar parkeerplaatsen vanuit de bewoners. Daarom geldt sinds het voorjaar van 2006 een quotum van 900 uit te geven bewonersvergunningen voor de binnenstad. Het aantal bewonersvergunningen is de afgelopen jaren gedaald waardoor het quotum van 900 is behaald.

Om de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen, wordt hen de mogelijkheid geboden om een plaats te huren in een buurtstalling of een abonnement te nemen voor een parkeergarage. Zolang er voldoende ruimte in de buurtstallingen beschikbaar is en de klachten beperkt blijven, wordt het quotum verder verlaagd. Op termijn wordt de bestaande centrumgarage aan de Haddingestraat (400 parkeerplaatsen) en de parkeergarage onder het Holland Casino (225 parkeerplaatsen) omgevormd tot doelgroepengarage, waardoor een verdere verlaging van het quotum mogelijk is. Dit gebeurt wanneer de parkeergarage onder het Groninger Forum (380 parkeerplaatsen) in gebruik wordt genomen.

Om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de binnenstad te vergroten gaan we ons ontheffingenbeleid aanscherpen. Parkeerontheffingen, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van werkzaamheden in de binnenstad, zullen alleen worden verstrekt als de noodzaak aanwezig is.

Voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart zijn er speciale plaatsen op korte afstanden van de bestemming. In bijzondere gevallen worden gehandicaptenparkeerplaatsen gereserveerd op straat voor individuele gebruikers. Net als bij het ontheffingenbeleid gaat we de uitgifte van deze parkeerkaarten aanscherpen en stringenter handhaven.

Schilwijken

Door de parkeermaatregelen in de binnenstad en de aanwezigheid van bedrijven in de omliggende wijken (schilwijken genoemd) parkeren veel bezoekers hun auto's in de schilwijken. Begin jaren '90 is een parkeerregime in de eerste schilwijk ingevoerd. Dit parkeerregime heeft zich vervolgens uitgebreid over een groter deel van de stad. In de wijken waar een parkeerregime geldt, is de overlast veroorzaakt door het parkeren van forenzen en binnenstadbezoekers opgelost.

We gaan daarom verder aan de slag met:

- -
uitbreiden van het gebied met betaald en -vergunningparkeren;
- -
aanscherpen van het uitgiftebeleid;
- -
uitbreiden van het aantal buurtstallingen en het gebruik bevorderen;
- -

tegengaan van interne ritten in zones.

In wijken waar ook in de avonduren een hoge bezettingsgraad is, gaan we het uitgiftebeleid aanscherpen. In deze wijken kan bijvoorbeeld maximaal 1 vergunning per huishouden verstrekt worden. Daarnaast denken we aan een quotum op basis van de beschikbare parkeercapaciteit. Er worden dan niet meer vergunningen uitgegeven dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Indien een wijk een bezettingsgraad van 60-80% heeft, kunnen we het tarief van een tweede vergunning per huishouden 4 keer zo duur maken als de eerste vergunning. De huidige bezoekerspasregeling blijft van toepassing. In het verleden gingen we over tot het invoeren van vergunningparkeren en betaald parkeren wanneer een meerderheid in de wijk aangaf hier voor te zijn.

Gelet op onze doelen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid gaan we proactief met wijken in gesprek over de invoering. Samen met de bewoners en ondernemers in deze wijken, kiezen wij hiervoor het juiste moment. We beginnen hierbij in de Oranjewijk, de Laan Corpus den Hoorn en rond het Helperplein en gaan vervolgens in de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk aan de slag.

Het beleid bij nieuwe ontwikkelingen

In 2011 wordt de nieuwe Nota Parkeernormen 2011 vastgesteld. Deze nota maakt het mogelijk om bouwplannen helder, eenduidig en transparant te beoordelen ten aanzien van de parkeerbehoefte. Uitgangspunt van de nota is dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Dat geldt zowel voor woningbouwprojecten als nieuwe bedrijvigheid. Onze inzet is een strikte naleving van deze nota zodat bij nieuwe ontwikkelingen een duurzame oplossing voor het parkeren wordt geboden en de problematiek niet wordt afgewenteld op bestaande omliggende gebieden.

Bij nieuwbouwplannen binnen een regime van betaald parkeren betekent dit dat er ook geen straatvergunningen meer worden verstrekt. De recente ontwikkelingen rondom nieuwbouwwijk De Kop van Oost leren ons dat het van cruciaal belang is om tijdig een dergelijk nieuw parkeerregime in te voeren en daarover eenduidig en vroeg te communiceren.

Parkeerservice/Parkeerbedrijf

We willen alle processen rondom het onderwerp parkeren zo klantgericht mogelijk laten verlopen. Dit betekent een snelle, foutloze en klantvriendelijke afhandeling van administratieve processen in het Parkeerbedrijf.

De afgelopen jaren heeft het Parkeerbedrijf er vele taken bij gekregen. Naast een adequate dienstverlening en vergunningverlening, gaat het om het beheer van steeds meer parkeergarages, P+R terreinen en sinds kort ook fietsenstallingen. Maar ook richting de toekomst zullen nieuwe ontwikkelingen als de uitvoering van het dynamische verkeersmanagement en het toezicht en beheer van een selectief toegangssysteem hier een plek kunnen krijgen. Nieuw taken brengen echter nieuwe (structurele) kosten met zich mee. De consequenties hiervan voor de lange termijn worden in een apart nota uitgewerkt.

Nieuwe technieken/informatievoorziening

Door het op afstand volgen van het gebruik van parkeerautomaten, het belparkeren en monitoringssystemen in garages weten we steeds beter hoe groot de parkeervraag op elk moment is. Hiermee wordt beleidsinformatie gegenereerd en kunnen gebruikers actueel geïnformeerd worden over de parkeersituatie. Ook kunnen de tarieven beter afgestemd worden op de vraag.

Daarnaast verdiepen we ons in andere monitoringstechnieken, die maatwerk mogelijk maken. Op basis van de actuele verkeerssituatie kunnen bezoekers meer gestuurd worden.

Over de actuele parkeerdruk willen wij de bezoekers nog vóór een P+R-terrein kunnen informeren en direct het adequate alternatief bieden. In de huidige situatie krijgt de bezoeker pas vlak voor een parkeergarage te zien of deze nog vrije plekken heeft of vol is. Dit informatiesysteem gaan we uitbreiden naar de ringwegen (PRIS).

7. Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer is onze inzet gericht op de kwaliteit van de bestaande hoofdverbindingen. In de binnenstad gelden venstertijden om de overlast van vrachtauto's tijdens het winkelen te beperken, terwijl stadsdistributie-auto's ook buiten de venstertijden de binnenstad in mogen. Het systeem is echter toe aan herijking, omdat de bezorging van versproducten niet goed past binnen het regime en de handhaving tekort schiet. Daarnaast zijn er ontwikkelingen op het gebied van duurzame en schone stadsdistributie die vragen om nieuw beleid.

(Inter-) nationale en regionale distributie

Met de ligging aan het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal bevindt Groningen zich aan een nationale hoofdvaarroute van de hoogste klasse. Sinds september 2005 is MCS Containerterminal Westerbroek operationeel aan het Winschoterdiep, net buiten de stad Groningen.

Met de directe ligging aan de A7 en A28 is Groningen een prima uitvalsbasis naar de Randstad en Noord-Duitsland. Vooral voor de bedrijven in de gebieden Eemskanaal, Driebond, Eemspoort en Winsterschoterdiep is een vlotte distributie een absolute randvoorwaarde. Het nieuwe bedrijventerrein Westpoort is sterk georiënteerd op distributie en transport.

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Voor personeel en bezoekers, maar vooral ook voor de af- en aanvoer van goederen. Met het uitbreiden van de ringwegcapaciteit wordt hieraan tegemoet gekomen. We stimuleren de vestiging van nieuwe bedrijven op goed bereikbare

locaties. Denk aan het Europapark, de Eemskanaalzone, het Zerniketerrein, het UMCG/Bodenterrein en de omgeving rondom het Martiniziekenhuis. Daarmee heeft het goederenvervoer baat bij de maatregelen die in hoofdstuk 5 (auto) zijn genoemd.

Stedelijke distributie

Groningen heeft een oude binnenstad met smalle straten die niet berekend zijn op dagelijks bezoek van brede vrachtwagens en bestelverkeer. Sinds jaar en dag is het beleid er bovendien op gericht om de binnenstad autoluw te maken. Toch is het van essentieel belang dat winkels in het centrum hun voorraad aangeleverd krijgen. Dat wringt soms met de bezoekersstromen die naar de binnenstad al vroeg op gang komen. Met het instellen van venstertijden en met de stadsdistributieregeling willen we een optimale situatie creëren waarbij de bevoorrading van winkels en horeca soepel verloopt en het toch aangenaam vertoeven is in de binnenstad.

Ventertijdengebied

Met venstertijden voor een deel van de binnenstad wordt de vrijheid van het aanlevertijdstip beperkt: de logistieke planning van alle vervoerders moet zodanig zijn dat voor 11.00 uur alle vrachtwagens de binnenstad hebben verlaten. Daarnaast mag er ook tussen 18.00 en 20.00 uur worden bevoorraadt. Met deze venstertijden wordt er geen rekening wordt gehouden met versleveranties voor de horeca die aan de Europese kwaliteitsbewaking HACCP (voluit: Hazard Analysis Critical Control Points) moet voldoen. Dit vereist dat de verwerker van de producten de verse waren persoonlijk in ontvangst neemt en controleert op kwaliteit. Deze verwerkers van de producten, de koks, zijn doorgaans niet aanwezig tijdens de huidige venstertijden, omdat de horeca andere openingstijden kent. Een kok begint doorgaans in de middag met zijn voorbereidingen.

We zoeken dan ook naar slimme oplossingen om ondernemers te faciliteren bij hun bevoorrading, zonder dat dit afbreuk doet aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad. Denk daarbij aan ontwikkelingen op het gebied van schone en duurzame bevoorrading door middel van elektrische voertuigen.

Om het systeem van selectieve toegang uit te proberen is een experiment in de Steentilstraat gestart. Omdat dit een sluitende handhavingmethode is, willen we gelijktijdig met de start van het experiment een apart versvenster instellen, zodat we ook aan de wensen van de horeca tegemoet kunnen komen. Bij een positieve evaluatie van het experiment zijn we voornemens selectieve toegang en de instelling van een versvenster in een breder gebied toe te gaan passen.

Met het instellen van een apart versvenster komen we de horeca tegemoet. Dat vraagt om een sluitende handhavingmethode.

Erkenningsregeling Stadsdistributie

Groningen kent sinds 1995 een erkenningsregeling voor vervoerders, waardoor het mogelijk is om buiten de venstertijden de binnenstad te bevoorraden. Om hiervoor in aanmerking te komen moeten distributeurs onder meer minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag afleveren in kleine (bij voorkeur milieuvriendelijke) voertuigen. Deze regeling is toe aan herijking, omdat de milieunorm voor de voertuigen is verouderd.

Er zijn diverse ontwikkelingen op het gebied van duurzame en schone stadsdistributie. Deze ontwikkelingen vragen om nieuw beleid, zodat deze vormen van groen vervoer worden gestimuleerd en ondersteund. Daarbij gaat het om het faciliteren van initiatieven uit die markt, die kansen zien en bereid zijn te investeren. Faciliteren in de vorm van het bieden van fysieke ruimte, aanpassen of verbeteren van infrastructuur of door juridische en beleidsmatig openingen te bieden. Zo wordt gewerkt aan de realisatie van groengasstations. Omdat de investeringen voor ondernemers nog te hoog zijn om rendabel te worden geëxploiteerd, faciliteert en ondersteunt de gemeente door fysieke ruimte en infrastructuur beschikbaar te stellen. Zo worden dergelijke initiatieven toch mogelijk gemaakt.

8. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid staat hoog op de agenda. Wij zetten in op een mix van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving. Alle verkeersveiligheidsprojecten hebben met deze elementen te maken.

Verkeersveiligheid hoge prioriteit

Hoewel het aantal autokilometers en ook het fietsgebruik explosief zijn gegroeid, vallen er minder slachtoffers in het verkeer dan vroeger. Dat is geen reden tot achterover leunen. Gezien het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid is voortdurende en structurele aandacht nodig en elke verbetering welkom.

Verkeersveiligheid betekent ook: niet belemmerd worden in bewegingsvrijheid. Dit geldt vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, de voetgangers en fietsers en dan vooral de ouderen en kinderen. Het onderwerp staat dicht bij de Stad, het leeft in de wijken en op de scholen. Daarom vraagt het om een zorgvuldige communicatie en samenspraak met de direct belanghebbenden.

Verder is het van belang verkeersveiligheid direct te betrekken in het proces van nieuwbouwplannen (denk aan Meerstad), vooral wanneer het gaat om scholen. Een duurzame inrichting kan lastige en kostbare ingrepen achteraf voorkomen.

Om verkeersveiligheid succesvol te bevorderen is een optimale afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving nodig. Deze integrale benadering vraagt om een nauwere samenwerking met de politie maar ook met bijvoorbeeld scholen (ouders en leerkrachten) en bewoners.

Infrastructuur Black-spots

Verkeersongevallen worden geregistreerd, zodat inzichtelijk wordt op welke locaties zich veel ongevallen voordoen (de zogenoemde blackspots). Deze locaties worden kritisch bekeken. De infrastructuur wordt er aangepast als de verkeersveiligheid daarbij gebaat is. De afgelopen periode zijn diverse van die blackspots aangepakt, daar zien we het aantal ongevallen drastisch afnemen.

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom. Op enkele locaties in de stad na is dit traject afgerond. We hebben de 30 km/h gebieden sober en doelmatig ingericht, maar op een aantal plekken zijn aanvullende maatregelen nodig. Naar aanleiding van een inventarisatie van knelpunten in 30 km/h gebieden is er voor gekozen om in elk geval de vier grootste knelpunten aan te pakken: Haydnlaan – Troelstralaan, Floresstraat, Vechtstraat en Engelbert - Middelbert.

In sommige situaties is het maximaal scheiden van voetgangers, fietsers en auto's niet de beste methode om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook daar waar sprake is van grote verkeersdruk kan het combineren van de functies in de openbare ruimte tot goede resultaten leiden. De openbare ruimte wordt dan niet ingericht als een verkeersruimte (een ruimte om te passeren), maar als een verblijfsruimte (een ruimte om te zijn). Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit vergroot. Voor het toepassen van dit shared space principe staan wij open.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is een van de belangrijkste peilers van het verkeersveiligheidsbeleid. Jaarlijks wordt er ruim € 90.000 aan verkeerseducatieprojecten besteed. In het educatiebeleid wordt prioriteit gegeven aan projecten voor schoolgaande kinderen. Daarnaast wordt in het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen, die door de Groninger gemeenten gezamenlijk worden vastgesteld.

Het educatieprogramma neemt naast vaste onderdelen als de verkeersmarkten en verkeersexamens ook actuele en vernieuwende projecten op. Inzichten in gedragsbeïnvloeding in het verkeer wijzigen, met vernieuwende projecten willen wij daarvan optimaal gebruik maken.

Daarnaast willen we de communicatie over infrastructurele maatregelen niet meer beperken tot inspraak op het ontwerp en werk in uitvoering. Ook het inbedden van een nieuwe verkeerssituatie in het verkeersgedrag verdient verbetering. Een infrastructurele ingreep nabij een school, bijvoorbeeld, vraagt om contact met de school en de kinderen over hoe zij kunnen omgaan met de veranderde verkeerssituatie. We stimuleren ook de buurt zelf om bewoners actief aan te spreken en verkeersveilig gedrag te stimuleren.

Schoolomgevingen

De laatste decennia zien we kinderen steeds vaker met de auto naar school worden gebracht, waardoor hun zelfstandige mobiliteit afneemt. Dit terwijl veel schoolomgevingen vaak niet berekend zijn op het vele autoverkeer. Daardoor ontstaan tijdens de schoolspitsen vaak chaotische en verkeersonveilige situaties. Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken jaarlijks afneemt, uitgezonderd de kinderen in de leeftijdscategorie 12-14 jaar. Beide trends hangen nauw met elkaar samen. Door het afnemen van de zelfstandige mobiliteit van kinderen doen zij minder verkeerservaring op. Dit wrekt zich op het moment dat ze zelfstandig met de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

De afgelopen jaren heeft verkeersveiligheid rond basisscholen en veilige schoolthuisroutes prioriteit in ons beleid gehad. In nauwe samenspraak met schooldirecties, ouders, buurtbewoners en politie is inmiddels ruim de helft van alle (49) basisscholen van een verkeersveilige schoolomgeving voorzien. Enerzijds bereiken we dit door een uniforme en herkenbare fysieke inrichting en een stopverbod bij de schoolingang; anderzijds wordt van de scholen verwacht dat zij actief omgaan met verkeerseducatie. De maatregelen lijken het gewenste effect te hebben. Het gedrag van weggebruikers zorgt voor een overzichtelijker verkeersbeeld voor kinderen.

Scholen en ouders zijn over het algemeen blij dat jarenlange ergernissen en onveilige situaties nu serieus worden genomen en daadwerkelijk worden aangepakt. Landelijk vervult Groningen als grote stad een voortrekkersrol in de totstandkoming van het verkeersveilig maken van de schoolomgevingen. In 2011 en 2012 worden alle resterende scholen aangepakt. Een en ander is afhankelijk van de beschikbaarheid van geld om het project te kunnen afronden. Omdat voorkomen beter is dan repareren, wordt nu gewerkt aan een beleidslijn om meteen bij de uitbreiding of nieuwbouw van scholen een verkeersveilige schoolomgeving mee te nemen in de planvorming.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van 22 juni 2011.

De griffier,
mr. L.A.M. (Leo) Aarden,
De voorzitter,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.