

Gemeente Groningen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021

15 november 2017

Inhoudsopgave

Vooraf.....	3
1. Inleiding.....	4
2. Programma Verkeer en Vervoer	7
3. Opgave: Leefbaarheid	13
3.1 Verkeersveiligheid	13
3.2 Parkeren	17
3.3 Openbaar Vervoer in de stad	18
4. Ontwikkeling: Nieuwe Mobiliteit.....	20
4.1 Verduurzaming	20
4.2 Slimme Mobiliteit	23
4.3 Stedelijke distributie.....	25
5. Uitvoering: Projecten 2018 – 2021 in hoofdlijnen	28
6. Financiën: Investeringsbeeld en kaders	39
6.1 Financieringsbronnen.....	39
6.2 Aandachtspunten en Ambities	42

Vooraf

De omvang van het totale programma Verkeer en Vervoer is met 1,3 miljard euro onverminderd en ongekend groot. Natuurlijk zijn de Aanpak Ring Zuid (ARZ) en Groningen Spoorzone daarin de gezichtsbepalende elementen, zowel in de vorming van het toekomstige mobiliteitssysteem als in de beheersing van de overlast en verkeershinder in de komende 5 jaar.

Ook voor nieuwe speerpunten hebben we echter door herijking van bestaande programma nu substantieel middelen kunnen vrijmaken. Zo is de komende jaren in totaal bijna 3 miljoen euro beschikbaar voor de aanpak van verkeersonveiligheid en hebben we in totaal 1 miljoen euro gereserveerd om optimaal aan te sluiten bij de Nieuwe Mobiliteit (de veranderingen in verduurzaming en ICT in verkeer en vervoer).

Er is ook het afgelopen jaar al weer veel gebeurd. Al langere tijd werken we aan de verbetering van het openbare (bus)vervoer en alle Q-link verbindingen in het HOV-bussysteem zijn nu volledig beschikbaar. Met de aanleg van P+R-Reitdiep en P+R-Meerstad en de uitbreiding van P+R Hoogkerk, zijn er meer dan 1000 (!) nieuwe parkeerplaatsen aan de rand van de stad bij gekomen. En de eerste veranderingen in de binnenstad zijn echt zichtbaar met het verleggen van de westelijke busroute naar de Westershaven en de herinrichting van de A-sstraat.

In dit meerjarenprogramma kijken we vooral ook vooruit: de planvorming voor nieuwe projecten als de Westelijke Ringweg en Oosterhamrikzone is op stoom, wat vraagt The Next City straks van ons, hoe waarborgen we de leefbaarheid in een groeiende, compacte stad en hoe kunnen we nu al verstandig omgaan met de energietransitie en ICT-ontwikkelingen in mobiliteit.

De opgaves waaraan we werken zijn omvangrijk, ambitieus en uitdagend.

1. Inleiding

Dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 beschrijft hoe we als gemeente Groningen de komende jaren werken aan een goed bereikbare stad, met tegelijkertijd een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Met een veelheid aan projecten en ontwikkelingen dragen we zo bij aan de toekomst van de stad.

Aanpak Ring Zuid en Spoorzone

In 2017 zijn we gestart met de eerste werkzaamheden van de twee grote en belangrijkste projecten: Aanpak Ring Zuid en Spoorzone. Met deze beide projecten samen realiseren we een enorme sprong in de verbetering van de bereikbaarheid. Vanaf 2018 krijgen Stad en regio echter onvermijdelijk te maken met extra hinder op zowel de weg als in het openbaar vervoer. Al met al gaan deze werkzaamheden zo'n 5 jaar duren. Groningen Bereikbaar voert op stedelijk niveau de regie en alle overheden, bedrijfsleven en reizigers worden betrokken om daaraan ook hun bijdrage leveren. Door samenwerking, grip op de totale uitvoeringsplanning van projecten, de beschikbaarheid van (reis)alternatieven en intensieve communicatie zijn we klaar voor de opgave.

The Next City

Onder de titel "The Next City" zijn we in 2016 aan de slag gegaan met een nieuwe omgevingsvisie voor de gemeente Groningen. In deze omgevingsvisie worden strategische keuzes gemaakt voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente.

In de komende jaren gaan we daarom het programma Verkeer en Vervoer zo richten dat het de koers van The Next City volledig ondersteunt. Dat is niet volledig nieuw, want ook nu werken we natuurlijk al volop aan de bereikbaarheid van de stad, leefbare wijken en verduurzaming van mobiliteit. Stuk voor stuk elementen die bijdragen aan de ambities van The Next City.

Leefbaarheid

Naast het in stand houden van de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoering van de grote projecten, zien we de impact van het (auto)verkeer op de leefbaarheid in de stad en de wijken als de tweede belangrijke opgave voor de komende periode. De auto is een symbool van vrijheid en welvaart, maar de ruimte die daarbij wordt ingenomen zet de kwaliteit van de leefomgeving in de wijken onder druk. Stilstaande auto's bepalen het straatbeeld in de wijken en rijdende auto's zijn vaak betrokken bij ongevallen en het gevoel van verkeersonveiligheid.

De actualisatie van de Parkeervisie in 2018, de intensivering van de inzet op veiligheid in het verkeer en de vertaling van het belang van beschikbaar openbaar vervoer in een nieuwe OV-visie zijn de komende jaren speerpunten in het programma Verkeer en Vervoer.

Nieuwe Mobiliteit

Onder de noemer “Slim en Groen” vindt snelle ontwikkeling plaats in mobiliteit, waarvan het eindplaatje nog niet geheel duidelijk is. De energietransitie in mobiliteit en innovatieve ICT-toepassingen in vervoer van mensen en goederen, gaan de wereld van verkeer en vervoer al in de nabije toekomst veranderen. Een basisverkeersinfrastructuur met voldoende capaciteit blijft ook dan nodig en deze ontwikkelingen geven dus vooral extra kansen. Kansen voor een duurzaam verkeer- en vervoerbeleid en kansen voor de individuele reiziger die zich optimaal van A naar B beweegt. De uitdaging is om aansluiting te vinden bij het hoge tempo van ontwikkeling en tegelijkertijd robuuste beleidskeuzes voor de toekomst te blijven maken.

Gebiedsgericht werken

Via de gebiedsgerichte aanpak komen waardevolle signalen vanuit de stad tot ons. Vaak hebben deze betrekking op de ruimte die verkeer inneemt in de wijken en de gevolgen daarvan. Het programma Verkeer en Vervoer biedt oplossingen voor stedelijke belangen, maar draagt daarom ook bij aan gebiedsspecifieke vraagstukken, waarmee andere programma’s in het fysieke en sociale domein worden ondersteund.

Met het opstellen van het Gebiedsprogramma 2018 is de afstemming tussen de gebieden en de stedelijke programma’s verstevigd en sterker op elkaar afgestemd. In de begroting 2018 en ook in dit meerjarenprogramma zijn die onderlinge verbanden inzichtelijk gemaakt. Resultaat is een programma Verkeer en Vervoer dat beter aansluit bij de behoeftes in de wijken en ook op stedelijk en regionaal niveau oplossingen blijft bieden.

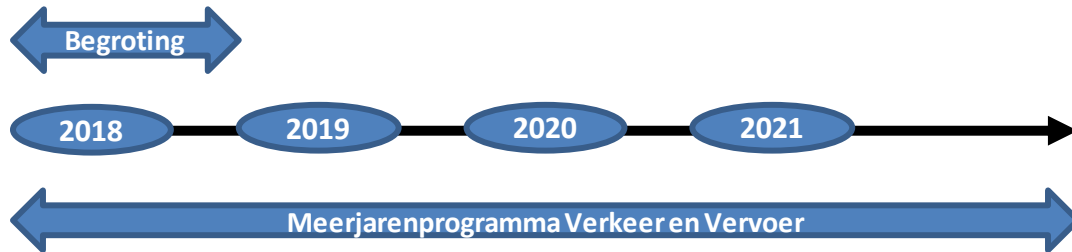
Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 - 2021

In dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2018 – 2021. Het is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de komende jaren en is de weergave van de projecten en activiteiten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. Daarbij brengen we het programma in lijn met de ambities vanuit The Next City en zoeken we de aansluiting bij de gebiedsgerichte aanpak. Het totale programma loopt uiteen van visie- en beleidsvorming, onderzoek en innovatie tot vele grote en kleinere projecten of individuele maatregelen.

Als in 2019 de nieuwe gemeente Groningen wordt gevormd door samenvoeging van de gemeenten Groningen, Ten Boer en Haren, heeft dat ook betekenis voor dit meerjarenprogramma. Na definitieve besluitvorming hierover, gaan we het programma hier mee uitbreiden en op aanpassen. De kern van ons mobiliteitsbeleid en de grote projecten worden hier naar verwachting echter niet direct door beïnvloed.

Relatie Begroting 2018

Daar waar het Meerjarenprogramma de lijn schetst voor de komende jaren, nieuwe ontwikkelingen agendeert en de financiële kant belicht, is de Begroting 2018 meer in detail gericht op de activiteiten in het eerste jaar van het Meerjarenprogramma. Wat zijn de concrete stappen, welke (prestatie)doelen denken we te bereiken en waar geven we het geld aan uit.



Leeswijzer

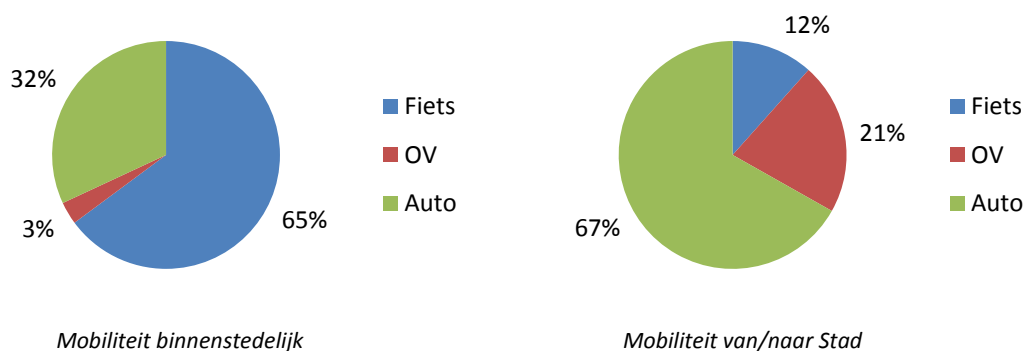
In hoofdstuk 2 schetsen we een overzicht van de opbouw van het programma Verkeer en Vervoer en de achtergronden daarbij. In aparte hoofdstukken verdiepen we ons hier vervolgens in. In hoofdstuk 3 gaan we in op de belangrijke opgave voor de komende jaren: het behoud van de leefbaarheid in de stad in relatie tot verkeer en vervoer. De ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming en organisatie van mobiliteit met bijvoorbeeld nieuwe technologie lichten we toe in hoofdstuk 4 onder de titel Nieuwe Mobiliteit. Hoofdstuk 5 beschrijft de belangrijkste activiteiten van de lopende projecten en programmaonderdelen. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 informatie over de financiële kaders van het meerjarenprogramma.

2. Programma Verkeer en Vervoer

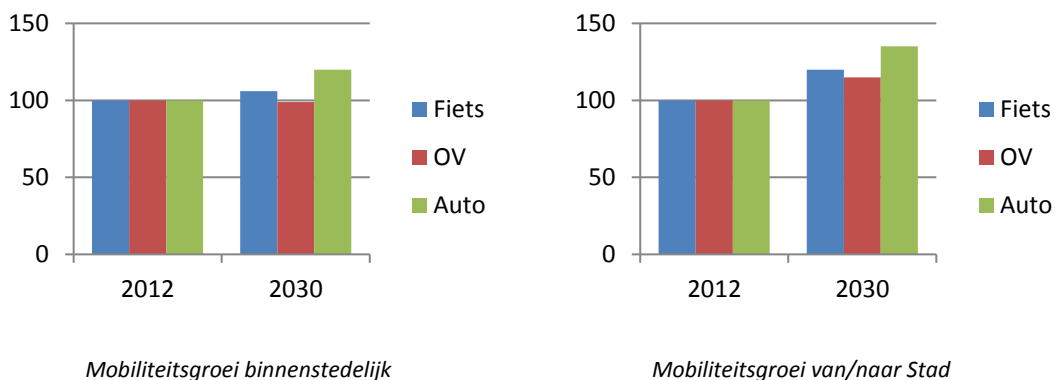
Stedelijke mobiliteit

Groningen is een compacte stad, met een sterke (boven)regionale positie, die groeit in een dunne, krimpende regio. De ambities en verwachtingen in The Next City beschrijven dat dit ook in de toekomst zo zal blijven. Deze kenmerken van onze stad zien we ook terug in de stedelijke mobiliteit en de ontwikkeling daarvan. De samenstelling en verandering van mobiliteitspatronen zijn daarom belangrijke bouwstenen voor het gehele programma Verkeer en Vervoer.

In de binnenstedelijke mobiliteit is het aandeel fiets met 65% erg hoog (bron¹: verkeersmodel Groningen-Plus, 2014). De compacte stad met korte verplaatsingsafstanden is hierin volledig zichtbaar. Tegelijkertijd is vanwege het dunne achterland de autoafhankelijkheid in de regio erg groot: 67% van het verkeer van en naar de stad gaat per auto.



De Stad groeit, blijft voorlopig ook groeien gezien de ambities van The Next City en dat wordt zichtbaar in de cijfermatige toename van mobiliteit. Twee bewegingen zijn daarin opvallend: het autoverkeer groeit sneller dan het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer én de mobiliteit van bezoekers/bewoners van buiten de stad groeit sneller dan de omvang van de binnenstedelijke mobiliteit. Al met al blijft de druk van autoverkeer op de stad van buiten vooralsnog toenemen.



¹ Met verkeersprognosemodellen, gebaseerd op uitgebreide onderzoeksgegevens, krijgen we inzicht in de samenstelling en mogelijke veranderingen van mobiliteit. De informatie gebruiken we bij de uitwerking van onze projecten en bij de vorming en toetsing van de totale stedelijke ontwikkeling. In 2018 gaan we starten met de actualisatie van het stedelijke verkeersmodel, in aansluiting op de ambities en opgaven vanuit The Next City.

We verplaatsen ons gedurende de hele dag, maar nog steeds vindt ongeveer 35% van de stedelijke mobiliteit (elk vervoermiddel) plaats in de ochtend- en avondspits. Piekmomenten blijven daarom vaak nog maatgevend in de oplossingsrichtingen en uitdagingen liggen in de gelijkmatigere spreiding van verkeer, bijvoorbeeld met verkeers- en mobiliteitsmanagement.

The Next City

De opgaven en ambities van The Next City zijn de leidraad voor het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. De Groningse leefkwaliteit als samenbindend thema geeft daarvoor de handvatten voor de korte en de langere termijn. Door vast te houden aan de compacte stad en concentratie van voorzieningen in de binnenstad en in de kernen van de wijken, blijven de kansen voor lopen en fietsen onverminderd groot. De groei van wonen en werkgelegenheid en tegelijkertijd het behoud van ruimte voor de leefbare en aantrekkelijke stad bepaalt echter de opgave voor de toekomst. Met het lopende programma zijn we al goed op weg en concreet zien we de volgende bijdrage aan de ambities van The Next City:

1. Faciliteren groei van de stad

Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor stedelijke ontwikkeling. We richten onze investeringen daarom primair op de ontwikkelzones en op het in stand houden en optimaal benutten van bestaande infrastructuur, onder andere met nieuwe digitale technieken;

2. De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio

De versnelling van nationale en internationale verbindingen is essentieel voor de doorontwikkeling van de Groningse kenniseconomie. Een snellere verbinding met de Randstad en het buitenland, per trein en via vliegveld Eelde, zijn daarin belangrijke onderdelen. Goed bereikbare werklocaties zijn een basisvoorwaarde;

3. De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners

Nadrukkelijk willen we de druk van verkeer op het gebruik van de omgeving verminderen en weer terug naar groene en leefbare straten. Daarom gaan we minder ruimte bieden voor parkeren op straat, leggen we vaker het primaat bij de voetganger en de fietser, verbeteren we de verkeersveiligheid en willen we autoverkeer vooral zien op de plekken die daarvoor geschikt zijn zoals de ringweg en invalswegen;

4. De energietransitie wordt versneld

We vertalen de energietransitie zoveel mogelijk in concrete acties en koppelen dat aan het creëren van ruimte. We streven naar een emissieloze binnenstad in 2030, faciliteren de transitie naar elektrisch rijden en het gebruik van waterstof voor individueel en collectief vervoer en accepteren daarbij de tijdelijke belasting van de openbare ruimte met laadinfrastructuur en waar mogelijk benutten we kansen voor energieopwekking zoals de opwekking van zonne-energie op P+R-locaties;

5. Iedereen helpt mee in een groeiende stad

Meedoen en zelfredzaamheid van onze inwoners kunnen we soms ook ondersteunen vanuit Verkeer. Het verbeteren van toegankelijkheid in de (binnen)stad, het waarborgen van de maatschappelijke functie van stedelijk openbaar vervoer, maar ook het verminderen van de barrierewerking van infrastructuur zoals Westelijke Ringweg of Bedumerweg, zijn daarvan actuele voorbeelden.

The Next City is niet alleen het beeld op de toekomst, ook vandaag werken we al aan deze ambities. De al uitgevoerde, lopende en geplande projecten passen naadloos in de geformuleerde opgaves. In dit meerjarenprogramma verdiepen we echter ook alvast de volgende stappen. In hoofdstuk 3 gaan we in op de aanpak van de opgave Leefbaarheid en in hoofdstuk 4 benoemen we onder de noemer Nieuwe Mobiliteit de eerstvolgende stappen in de energietransitie en digitalisering binnen het programma.

Op middellange termijn voorzien we een noodzaak om onze integrale mobiliteitsvisie te herijken op de ambities van The Next City. Het is essentieel dat het meerjarenprogramma aansluit bij de nieuwe Omgevingsvisie om zo de gewenste ontwikkeling te kunnen ondersteunen. Het faciliteren van groei, de transitie naar duurzaam en de verstevigde inzet op slim, groen en veiligheid komen terug in alle deelprogramma's van Verkeer en Vervoer.

Het vervoerssysteem van Groningen

De wijze waarop we onze mobiliteit organiseren moet aansluiten bij de ambities vanuit The Next City. Alleen dan worden we de stad die we willen zijn. In onze visie biedt een optimaal functionerend en betaalbaar vervoerssysteem altijd meerdere reismogelijkheden en keuzevrijheid. De reiziger staat centraal en is prima in staat zijn eigen keuzes te maken uit het palet van beschikbare alternatieven. Soms wordt de impact van de vrije keuze op de beschikbaarheid en gebruik van ruimte te groot. Dan moeten we bijsturen en daarom voeren we een voorkeursbeleid op het gebruik van ongemotoriseerde vervoermiddelen boven gemotoriseerde en van collectief vervoer boven individueel vervoer.

De primaire functie van het vervoerssysteem is het faciliteren van de verplaatsing van mensen, soms individueel en soms in grote hoeveelheden. In de kern organiseren we de bereikbaarheid van stad en regio met een integraal vervoerssysteem met alle modaliteiten: voetganger, fiets, bus/trein en auto. De basis is een samenhangend stelsel van rechtstreekse en aantrekkelijke looproutes, veilige snelle en comfortabele fietsverbindingen, hoogwaardig openbaar vervoer en een autonetwerk met voldoende capaciteit. De onderlinge verbinding van deze deelsystemen geeft de mogelijkheden voor verdere stimulering van ketenmobiliteit (trein-bus, trein/bus-fiets, Park+Ride, Park+Bike, etc.).

Ons uitgangspunt is "Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet". Deze aanpak is toepasbaar op alle vraagstukken, van regionale en stedelijke mobiliteit tot specifieke lokale vraagstukken in het gebiedsgerichte werken. Het is ook de leidraad voor de verduurzaming van mobiliteit: eerst de vergroening van de keuze van het vervoermiddel, daarna de vergroening van het vervoermiddel zelf.

De groene vervoermiddelen leiden tot in het hart van de stad. In de binnenstad ligt het primaat bij de voetganger en de toegankelijkheid. In de compacte stad is de fiets hét vervoermiddel voor de binnenstedelijke verplaatsingen. Van en naar de regio is het collectieve openbaar vervoer het alternatief voor het gebruik van de auto. Die auto blijft in alle toekomstscenario's nog lange tijd dominant aanwezig en een stevige basisinfrastructuur is daarvoor noodzakelijk. Het doorgaande autoverkeer hoort echt niet in de stad en niet in en door de wijken. Het basissysteem bestaat daarom uit een goed functionerende ringweg rond de stad, met directe inprikkers naar het centrum, de parkeergarages, de voorzieningen en de woon- en werkgebieden.

Mens en machine

In het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer hebben we continu te maken met een spanning en fragiel evenwicht tussen “mens” en “machine”. Enerzijds is er de inwoner en bezoeker van de stad die zich lopend of fietsend verplaatst, maar daardoor een kwetsbare verkeersdeelnemer is. Dat leidt tot vraagstukken op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, etc. Anderzijds gebruiken diezelfde inwoner of bezoeker toch ook vaak de auto of openbaar vervoer, die zich met hogere snelheden verplaatst door de stad en daarbij veel fysieke ruimte inneemt. Op het gebied van (infra)techniek en ICT is er al veel ontwikkeling en nog meer verandering te verwachten.

Het is onze blijvende opgave en ambitie om in het programma Verkeer de machinerie niet ten koste van de menselijke maat te laten gaan. Bovenal willen we een aantrekkelijke, gezonde en leefbare stad zijn. Daarvoor is de harde kant van mobiliteit in gemotoriseerd verkeer, infrastructuur en techniek vaak nodig, maar de aandacht voor de gebruiker en inwoner staat daarbij voorop.

In onze nieuwe visie op de binnenstad krijgt de voetganger daarom nu al de hoogste prioriteit in het gebruik en ontwerp van de openbare ruimte. Breder bekeken is Lopen als vervoermiddel onderdeel van de totale stedelijke mobiliteit. Op de landelijke schaal wordt bijna 1 op de 5 van alle verplaatsingen lopend gemaakt en in stedelijke omgevingen ligt dat nog hoger. Lopen is de meest duurzame wijze van vervoer: de benodigde ruimte is beperkt, de impact op de omgeving en milieu is nihil en de bijdrage een gezonde stad is enorm. Mede in relatie tot de opgaves en ambities van The Next City gaan we verder onderzoeken, hoe we het aandeel van Lopen in de totale mobiliteit kunnen vergroten, bijvoorbeeld als middel ter verlichting van de druk van het fietsverkeer op de binnenstad.

Samen met de Stad

In elk project en onderdeel van het programma hebben we te maken met de omgeving: verkeer is van iedereen. Of het nu bij beleidsontwikkeling, projecten of in de gebiedsgerichte aanpak is, de intensiteit en vorm van participatie passen we aan op de omgevingsgevoeligheid van het onderwerp, want die is in elke situatie weer verschillend.

Gedurende een proces identificeren we vroegtijdig de diverse belangen en geven we bewoners (en andere belanghebbenden) een rol in de planuitwerking. Bij de grotere projecten is daarbij een inhoudelijk onderscheid te maken tussen het nut van een maatregel voor de Stad en al haar inwoners (het stedelijk belang) tegenover de impact van een maatregel op de directe omgeving (het lokale belang). In de gebiedsgerichte aanpak gaat het vaker om kleinschalige problematiek, maar met een sterk verband met het dagelijks leven in de wijk.

Als belangen niet met elkaar verenigbaar zijn, kan er sprake zijn van strijdigheid. Het is dan essentieel duidelijk te zijn over de rol en de speelruimte: wie kan waarover meespreken. Bij maatregelen van stedelijk en/of regionaal belang is vooral het gesprek tussen college en raad leidend en kunnen bewoners meedenken. Bij de verdere uitwerking daarvan of in de gebiedsgerichte aanpak kan de inbreng van bewoners veel groter en bepalender zijn.

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

Deelprogramma's

Het programma Verkeer bestaat uit een 6-tal inhoudelijke deelprogramma's. In hoofdlijnen is onze inhoud op elk van deze thema's als volgt:

1. Fiets

De fiets heeft een groot aandeel in de stedelijke mobiliteit (meer dan 60%) en door sterk in te zetten op verbeteringen van fietsinfrastructuur (routes en stallingen) en op het gedrag van fietsers, werken we aan een duurzaam gebruik van de stad, het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid en willen we tegelijkertijd de gezondheid van Stadlers verbeteren en de veiligheid vergroten;

2. Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer is als vervoermiddel en als alternatief voor de auto belangrijk voor de stedelijke ontwikkeling en we investeren fors in de aantrekkelijkheid van het regionale en stedelijke openbaar vervoer met een schaa sprong in kwaliteit door de verbeteringen op het spoor en van het HOV-bussysteem, waarbij we ook de beschikbaarheid van de bus in de stad voor alle Stadlers blijven bewaken;

3. Auto

De auto is en blijft een essentieel vervoermiddel vanuit de dunbevolkte regio voor het sociaal en economisch functioneren van Stad en regio en daarom pakken we grote knelpunten in het wegennet aan, waarmee we zowel de stedelijke bereikbaarheid voor lange tijd verbeteren (voor mensen en goederen) als de kwaliteit van de leefomgeving verhogen;

4. Parkeren

Met voldoende en vindbare parkeervoorzieningen in de (binnen)stad en langs de rand (P+R), faciliteren we de inwoners, bezoekers en gebruikers van onze Stad, zonder dat dit ten koste gaat van de omgeving en de leefbaarheid in de wijken, op bedrijfseconomisch verantwoorde wijze;

5. Verkeersveiligheid

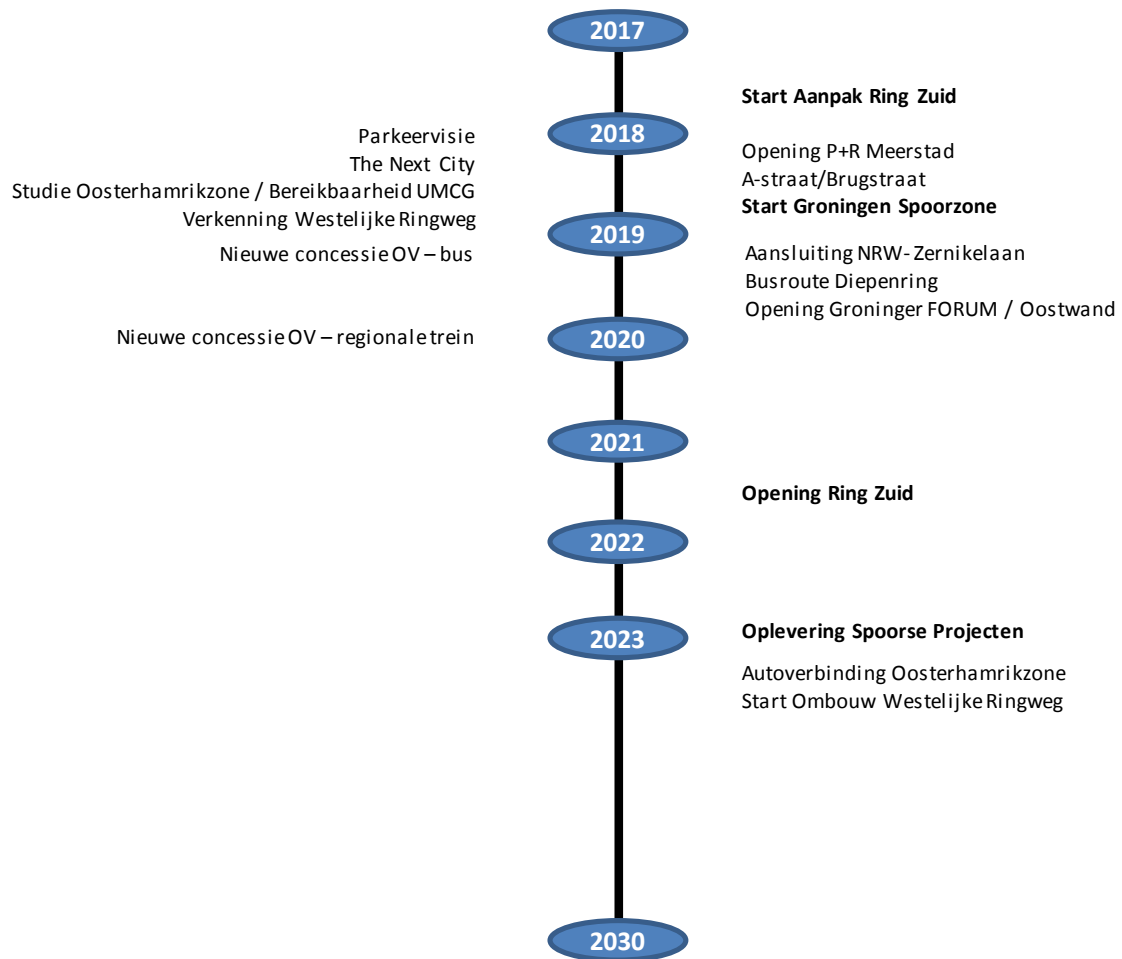
De aanpak van meetbaar onveilige situaties heeft in dit deelprogramma een hoge prioriteit waarbij we knelpunten zo veel mogelijk binnen lopende projecten of beheerprogramma's oppakken en in het ontwerp van nieuwe situaties de veiligheid direct aan de voorkant borgen, maar omdat ook het vertoonde verkeersgedrag vaak mede oorzaak is blijven we ons ook richten op speciale educatieve programma's in wijken en op scholen;

6. Overig

Modaliteit- of thema-overstijgende opgaves en budgetten zijn ondergebracht in het deelprogramma Overig, bijvoorbeeld de activiteiten op het gebied van Innovatie en Experimenten of verkeersonderzoek en monitoring.

Agenda

De hoogtepunten van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren zijn weergegeven in onderstaand schema.



3. Opgave: Leefbaarheid

We hebben te maken met meerdere opgaves door de impact van verkeer en vervoer op de leefbaarheid. De economische crisis is voorbij en de mobiliteit neemt weer toe. De druk op de stad en de wijken en op het vervoersysteem wordt ook groter door de groei van de stad. De invloed van de auto op de leefbaarheid in de wijken uit zich in hoge parkeerdruk en verkeersonveiligheid.

Om onze inzet op lopen en fietsen als primair gewenste vervoerwijze voor stedelijke verplaatsingen door te kunnen blijven zetten, moeten we stevig aan de slag met de impact van de auto op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Tevens moeten we er daarom voor zorgen dat ook het openbaar vervoer als alternatief volwaardig kan blijven functioneren. Op drie onderwerpen richten we ons programma Verkeer en Vervoer ook weer meer op de leefbaarheid.

3.1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de stad en de wijken is een actueel thema en een vraagstuk van alle tijden. In Groningen is sprake van meerdere VerkeersOngevallenConcentraties². Sinds 2014 zijn in Groningen meer dan 10 mensen in het verkeer om het leven gekomen. Dat verkeersveiligheid erg leeft onder Stadjsers zien we ook terug in het aantal overlastmeldingen, de reacties op de proef van de Wijkdriehoek om veiligheidsknelpunten te inventariseren en de hoge respons voor de hoorzitting van de raad in mei 2017.

Samen met de al bekende knelpunten uit eigen informatie hebben we daaruit een totaallijst samengesteld met 96 knel- en aandachtspunten. Daarvan hebben er 68 specifiek betrekking op verkeersveiligheid. De overige 28 meldingen gaan over parkeren, bereikbaarheid informatievoorziening, handhaving, etc. Deze meldingen handelen we af via het reguliere proces van verkeersmeldingen binnen de gemeente.

Ook op nieuwe verkeersmeldingen willen we blijven reageren. Daarom beschrijven we hierna onze strategie en aanpak van verkeersonveiligheid, waarvan de huidige lijst een dynamisch onderdeel is.

Ambitie

Ons doel is de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid te verbeteren in de stad. Het aantal verkeersongevallen en gewonden is zowel landelijk als in onze gemeente sinds 2014 weer toegenomen. Deze trend willen we keren, want iedere verkeersdode of -gewonde is er één te veel. Verkeersveiligheid uit zich in harde cijfers, maar ook in gevoel. De gebiedsgerichte aanpak is een uitstekende manier om ook dat gevoel van verkeersonveiligheid te verminderen.

² Een VerkeersOngevallenLocatie is een locatie met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de locatie nauwkeurig bekend is. De ernst wordt bepaald door: ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 2 keer en doden 3 keer te tellen.

Ontwikkeling verkeersveiligheid

Landelijk worden de verkeersveiligheidsdoelen niet gehaald. Het aantal verkeersdoden stijgt weer en het aantal gewonden blijft toenemen. Binnen de gemeente Groningen vertoont het aantal ongevallen met gewonden een wisselend beeld. In 2015 vielen er 339 gewonden in verkeer, dat aantal was in 2016 gestegen naar 383, maar sinds de zomer 2016 is wel weer sprake van een licht dalende trend. In 2016 stond het aantal dodelijke slachtoffers echter op 6, nadat er in 2015 geen dodelijke ongevallen gebeurden. Oorzaken daarvan zijn meestal alcohol en roekeloos rijgedrag.

Verreweg de meeste ongevallen gebeuren op de ringwegen, maar zo'n 90% van alle gewonden valt op de gemeentelijke wegen en fietsroutes. De ongelukken met de kwetsbare doelgroep Fietsers vinden vooral plaats op wegen waar autoverkeer 50 kilometer per uur mag rijden.

De aanpak van ongevallen heeft ook een effect op duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Landelijk gezien wordt bijvoorbeeld 20% van de files veroorzaakt door ongevallen.

Strategie en aanpak

Het verbeteren van de verkeersveiligheid kunnen we niet realiseren met één maatregel of oplossing. Verkeersveiligheid is een zaak van iedereen: van de verschillende overheden, van diverse maatschappelijke organisaties en vooral ook van de verkeersdeelnemers zelf. Ook in onze gemeente kan alleen met een combinatie van goede infrastructuur, (verantwoordelijk) gedrag en waar nodig handhaving het aantal doden en gewonden in verkeer worden teruggebracht. We onderschrijven daarom net als de nieuwe regering en vele andere partijen, het belang van het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit".

We onderscheiden drie sporen in onze aanpak:

1. De verbetering van objectief aantoonbaar onveilige locaties
2. Samen met bewoners en wijken werken aan veiligheid
3. Voorkomen van nieuwe onveilige situaties met pro-actief, risicogestuurd beleid

In de uitwerking van deze aanpak van verkeersveiligheid werken we in samen met de politie, burgers, ouders, scholen en bedrijven in onze stad. Want alleen door gezamenlijk op te trekken kunnen we onze stad verkeersveiliger maken.

Spoor 1: Aanpak objectief aantoonbaar onveilige locaties

We geven de hoogste prioriteit aan die locaties waar ook uit ongevallencijfers en snelheidsmetingen blijkt dat aantoonbaar en meetbaar sprake is van verkeersonveilige of risicovolle. Waarheidsvinding en de oorzaken van een ongeval zijn het uitgangspunt voor nadere analyses. Ongevallencijfers en snelheidsmetingen geven een beeld van **objectief** verkeersonveilige plekken in de stad.

Op de huidige werklijst betreft dat 24 situaties. Met de aanpak daarvan kunnen we daadwerkelijk het aantal ongevallen verminderen. Als we in de aanpak van knelpunten verder moeten prioriteren, geven we de voorrang aan die situaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers in het gedrang komen en scholen nabij zijn. De oplossingen die we vervolgens uitwerken staan niet op zichzelf, maar passen in de (beoogde) duurzaam veilige weginrichting als geheel (zie ook spoor 3: Voorkomen van nieuwe onveilige situaties).

Bij de aanpak maken we werk met werk, door de afstemming met lopende projecten of beheer en onderhoud te zoeken. Zo hebben we bijvoorbeeld de rotonde Siersteenlaan al versneld opgepakt in 2017. Voor de overige gevallen is eerst onderzoek nodig, want elke situatie staat op zichzelf en vereist een analyse van de oorzaken en de situatie ter plekke.

Bovenstaande prioritering leidt tot een aanpak met verbeteringen en oplossingen, veelal door infrastructurele ingrepen. De 24 locaties die zo objectief gezien als onveilig zijn beoordeeld, zijn in de volgende tabel weergegeven en nader toegelicht in bijlage 2.

Objectief verkeersonveilige locaties	Gebied	Mogelijke aanpak
1. Parkweg (tussen Paterswoldseweg en Parkbrug)	Zuid	Herinrichting, afstemming gepland onderhoud
2. Nieuwe Ebbingestraat	Centrum	Heroverweging wegfunctie (participatie)
3. Meeuwerderweg	Zuid	Functieverandering na Aanpak Ring Zuid
4. Damsterplein	Centrum	Aanpassen fietsroute voor parkeergarage
5. Kruising Hoendiep – Friesestraatweg	Oude Wijken	Onderzoek verkeersstructuur in samenhang Westelijke Ring en Suikerunie
6. Kruising Bornhomstraat - Kotkastraat	Oost	Samenhang met interne structuur Sontplein
7. Kruising Hoendiep – Atoomweg	West	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
8. Route Eikenlaan (incl fietsoversteek Slimme Route)	West	Onderzoek verkeersveilige wijkstructuur Paddepoel/Selwerd
9. Kruising Eikenlaan - Kastanjelaan	West	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
10. Korreweg	Oude Wijken	Fietsvriendelijke route onderdeel van project Oosterhamrikzone
11. Kruising Stadsweg – Kamilleweg	Oost	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
12. Eeldersingel	Centrum	Monitoring verkeerstoename en onveiligheid
13. Kruising Kieler Bocht – Olgerweg	Oost	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
14. Verlengde Hereweg – Oversteek Helperplein	Zuid	Toepassen ervaringen uit pilot LED-verlichting bij oversteekplaatsen
15. Rotonde Siersteenlaan	West	Aanpassing rotonde gepland in 2017
16. Diamantlaan	West	Pilot LED-verlichting bij oversteekplaatsen
17. Akeleiweg/Melisseweg/Lavendelweg	Oost	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
18. Van Swietenlaan	Zuid	Eerst nadere analyse ongevalsoorzaken
19. Paterswoldseweg (tussen Van Swietenlaan en Piccardthof)	Zuid	Eerst nadere analyse wegbeeld
20. Winschoterweg	Oost	Inrichting aanpassen op 60km
21. Prinsesseweg	Oude Wijken	Zichtprobleem? Nadere analyse oversteekbaarheid
22. Goeman Borgesuslaan	Zuid	Eerst nadere analyse oversteekbaarheid
23. Roderwolderwijk	West	Onderzoek snelheidsverlagende maatregelen
24. Paaltjes op fietsroutes	Gemeente	Verwijderen van paaltjes en verbeteren zichtbaarheid

Op basis van nader onderzoek van bovengenoemde locaties formuleren we een concreet voorstel voor prioritering en aanpak in 2018.

Spoor 2: Samen werken aan verkeersveiligheid

Jaarlijks ontvangen we vele meldingen en klachten van burgers over verkeersonveilige situaties. Vaak betreft het dan situaties bij kruispunten, (fiets) oversteekplaatsen en/of hoge snelheden van het autoverkeer die leiden tot een gevoel van onveiligheid, terwijl er geen ongevallen plaatsvinden of werkelijk te hard wordt gereden. We spreken dan over **subjectieve** verkeersonveiligheid. De gebiedsgerichte aanpak leert ons dat achter deze meldingen vaak meer schuilt dan alleen de verkeersmelding. Vaak spelen ook andere onderwerpen in de wijk een rol.

Kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren houdt in dat we samen met bewoners, scholen, bedrijven en de gebiedsteams de situatie onderzoeken en op zoek gaan naar oplossingen. De wijkaanpak in Selwerd is hier een goed voorbeeld van. Door aan te sluiten bij projecten die reeds lopen en waar mogelijk projecten te 'stapelen' wordt op efficiënte manier geïnvesteerd in verkeersveiligheid. De integrale aanpak houdt in dat we meerdere budgetten kunnen koppelen. Als bijvoorbeeld een wegdek vervangen moet worden, nemen we ook het verkeersveiligheidsaspect direct mee.

Deze aanpak willen we ook elders in de stad toepassen en past in de lijn om burgers ook invloed te laten hebben in hun directe leefomgeving. Ook heeft de Stad zelf een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om het eigen gedrag in het verkeer en alleen het nemen van fysieke maatregelen is dan vaak geen oplossing. Kleine ingrepen, samen met pilots (samen met Veilig Verkeer Nederland en CROW) om het bewustzijn te vergroten bij bewoners, bedrijven en scholen en tijdelijk extra handhaving, kunnen dan al vaak veel opleveren.

De reguliere overlastmeldingen, de inventarisatie door de Wijkdriehoek en de hoorzitting van de raad in mei 2017 hebben een lijst van 44 situaties van subjectieve verkeersonveiligheid opgeleverd. De hoofdthema's in deze meldingen zijn:

- Te hoge snelheden van autoverkeer: zoals Prof. Uilkenweg, Engelbert-Middelbert, Kerkstraat, Vestdijklaan, etc;
- Onveilige schoolomgeving: bijvoorbeeld bij Anker, Vaargeul, Loefzijde;
- Lastige oversteek- en voorrangssituaties: bijvoorbeeld Amkemaheerd en Emingaheerd;
- Slechte openbare verlichting.

Binnen de gebiedsgerichte aanpak zijn middelen beschikbaar voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen. Vanaf 2016 zijn daartoe de middelen (200.000 euro per jaar) overgeheveld vanuit het programma Verkeer naar de gebiedsbudgetten. Om de intensievere aanpak van het gevoel van onveiligheid te kunnen realiseren, verdubbelen we dit budget vanuit het programma Verkeer en Vervoer als co-financiering voor kleinschalige fysieke maatregelen, gedragsbeïnvloeding en aanvullend onderzoek met bijvoorbeeld snelheidsmetingen.

Spoor 3: Voorkomen van nieuwe onveilige situaties

Voorkomen van verkeersonveilige plekken in de stad begint bij het veilig ontwerpen van nieuwe situaties volgens de actuele normen en inzichten. We hanteren daarvoor in de ontwerpfase de principes van Duurzaam Veilig en andere landelijke richtlijnen en methodieken en leren van de ervaringen van onszelf en van anderen zodat nieuwe locaties voldoen aan de richtlijnen.

We weten dat bij praktisch alle verkeersongevallen in de stad het verkeersgedrag een rol speelt. Daarom is een continue aandacht voor gedrag en educatie minstens zo belangrijk als de juiste infrastructurele vormgeving. Scholieren en jongeren moeten de verkeersregels kennen en attent zijn op gevaarlijke verkeerssituaties. Ouders, docenten en omwonenden zijn het voorbeeld voor de jeugd, want jong geleerd is oud gedaan. Samen met de provincie en omliggende gemeentes hebben we daarvoor het regionale verkeerseducatieprogramma. De nadruk ligt daarbij op schoolgaande kinderen, 'pubers' op scooters en bromfietsen, het gebruik van de smartphone in het verkeer, en e-biketrainingen voor de oudere fietser.

Tot slot willen we onze preventieve aanpak versterken door op een meer systematische manier aandacht te besteden aan het verkeersveiligheidsbeleid en de risico's op ongevallen. Door op integrale wijze het stedelijke verkeersnetwerk te analyseren gaan we ons beeld van de afstemming tussen de (beoogde) functie van wegen, de fysieke inrichting daarvan en het werkelijke gebruik weer actualiseren. Dit verschaft inzicht in de locaties met een mogelijk verhoogd risico op ongevallen en geeft richtlijnen voor toekomstige projecten en herinrichting bij beheer en onderhoud. Ook helpt het betere afwegingen te maken bij de effectieve inzet van middelen in de toekomst.

Financiële dekking

Bij de Begroting 2018 (stedelijk investeringsfonds) en via herijking van de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen zijn voor 2018 substantieel middelen beschikbaar voor een intensivering van de aanpak van verkeersonveiligheid:

- | | |
|---|--------------|
| • Spoor 1: Aanpak objectieve locaties | 750.000 euro |
| • Spoor 2: Samen werken aan veiligheid | 200.000 euro |
| • Spoor 3: Voorkomen van nieuwe onveilige situaties | 50.000 euro |
| inclusief verkeerseducatie | 60.000 euro |

Samen met de reserveringen van Intensiveringsmiddelen in de komende jaren en voor enkele specifieke locaties, is voor de eerste 5 jaar nu bijna 3 miljoen euro gereserveerd voor verkeersveiligheid.

3.2 Parkeren

In de grote, compacte stad die Groningen is, is de druk op de schaarse openbare ruimte hoog. De geparkeerde auto is één van de bepalende factoren bij het vinden van evenwicht tussen de verschillende functies, belangen en wensen op straat. We zoeken daarom naar de goede balans tussen automobilititeit en de kwaliteit van de openbare ruimte. We denken daarvoor meer restrictieve maatregelen voor parkeren op straat nodig te hebben en onderzoeken daarbij vanzelfsprekend ook de beschikbaarheid van alternatieven. We blijven bereikbaar en gastvrij, maar bieden ruimte aan de straat.

We werken aan een nieuwe Parkeervisie waarin we het parkeerbeleid voor de komende jaren actualiseren. Regelmatig worden we ermee geconfronteerd dat het huidige parkeerbeleid in een groeiende stad niet meer toereikend en onvoldoende flexibel is. Het mobiliteitsgedrag, het autobezit en autogebruik verandert en we zien ook dat Stadgers een toenemend belang hechten aan groene en leefbare straten. We gaan ons parkeerbeleid daarom anders vormgeven. Waar mogelijk gaan we proberen de auto van de straat te halen en zo de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, met meer plek voor speelruimte, fietsenstallingen en groen. Parkeren is dan één van de elementen bij het inrichten van de openbare ruimte. Dit is in lijn met de nieuwe Omgevingswet, waardoor we ook worden gedwongen meer integraal naar de leefomgeving te kijken.

Het nieuwe parkeerbeleid werken we uit langs vijf lijnen:

1. Ons parkeerbeleid is er, ook in de nieuwe visie, in eerste instantie op gericht om de stad goed bereikbaar te houden. Daarin willen we flexibel blijven om in te kunnen spelen op de snelle ontwikkeling van digitale technieken, die meer mogelijkheden geven om op parkeergedrag te sturen en efficiënter te handhaven;
2. We willen meer mogelijkheden creëren om ons beleid af te stemmen op de specifieke problematiek en omstandigheden per wijk, buurt, straat of gebied;
3. In 2035 willen we een energie-neutrale stad zijn. Met het parkeerbeleid ondersteunen we stadsbrede duurzaamheidsambities, bijvoorbeeld door elektrische- en deelauto's maximaal de ruimte te geven (zie ook 4.1 *Verduurzaming*);
4. We vinden dat het gebruik van de openbare ruimte voor privédoeleinden, zoals het parkeren van de auto, soms geld mag kosten. De waarde van de ruimte voor een parkeerplek is meerledig en de gebruiker betaalt daar dan dus voor;
5. Tot slot staat in de nieuwe parkeervisie het maatschappelijk effect voorop. Bepaalde onderdelen van ons parkeerbeleid kunnen geld kosten, bijvoorbeeld in investeringen of in derving van parkeeropbrengsten. Zolang daar voldoende maatschappelijke opbrengsten tegenover staan kan dat.

Samengevat zien hanteren we volgende uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid:

- Groningen blijft bereikbaar en gastvrij;
- we geven meer ruimte aan de straat: openbare ruimte is openbaar;
- meer maatwerk en flexibiliteit, op gebiedsniveau;
- we kiezen voor duurzaamheid;
- maatschappelijk effect stellen we voorop.

We verwachten de nieuwe Parkeervisie in het voorjaar van 2018 gereed te hebben voor besluitvorming.

3.3 Openbaar Vervoer in de stad

We willen een leefbare en aantrekkelijke stad en streven daarom een zo klein mogelijke belasting van verkeer op de kwaliteit van de leefomgeving en het gebruik van ruimte. Ons voorkeursbeleid is daarom waar mogelijk gericht op collectief vervoer boven individueel gemotoriseerd vervoer. Het openbaar vervoer is dus een essentieel onderdeel van het stedelijke vervoerssysteem. De functie van het openbaar vervoer is onder te verdelen in enerzijds de rol in het Daily Urban System (dagelijks of incidenteel naar de stad en weer naar huis) en anderzijds de binnenstedelijke mobiliteit van Stadlers. Daarbij heeft het openbaar vervoer ook een maatschappelijke functie voor een klein deel van de reizigers, die bijvoorbeeld geen auto hebben of minder mobiel zijn.

Ambitie

Het is onze ambitie de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten door verbetering van het aanbod, de betrouwbaarheid, dienstverlening en aansluitingen. Als alternatief voor het gebruik van de auto en als onderdeel van ketenmobiliteit is het één van de middelen om meer lucht in het gebruik van de openbare ruimte te brengen.

Ontwikkelingen

Zeer positief is te noemen dat het gebruik van het openbaar vervoer de afgelopen jaren fors is toegenomen (35% meer reizigers op HOV-buslijnen in de periode 2014-2016) en de klantwaardering hoog is. Keerzijde is dat de grenzen van capaciteit in zicht komen. Bussen zijn vaak overvol en meer bussen inzetten is niet altijd meer de beste oplossing of mogelijk.

Daarnaast constateren we dat doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar busvervoer onder druk staan op routes waar geen vrije infrastructuur beschikbaar is. Rijtijden en vertragingen worden financieel afgerekend, wat op gespannen voet staat met het betaalbaar kunnen houden van het openbaar vervoer.

Gemeentelijke positionering

Om het openbaar busvervoer ook op de langere termijn volwaardig en hoogwaardig te kunnen inzetten, willen we onze visie vanuit gemeentelijke invalshoek opnieuw en explicieter gaan beschrijven. Daarbij redeneren we vanuit de stedelijke opgaves en het belang van goed functionerende wijken en definiëren we de manier waarop het openbaar vervoer daar aan kan bijdragen. Belangrijke elementen daarin zijn onder andere de leefbaarheid, participatie en inclusiviteit, toegankelijkheid en de aansluiting op voorzieningen. We benoemen daarmee onze rol en belang als gemeente Groningen binnen het openbaar vervoer en dat is ons vertrekpunt in de vormgeving van het openbaar vervoer van de toekomst.

OV-visie

Als uitgangspunt voor een gemeentelijke visie op het openbare (bus)vervoer, zien we de volgende opgaven:

1. Een robuust netwerk, dat de groei van de stad en mobiliteit faciliteert;
2. Optimaal benutten van capaciteit (afvlakken van pieken zoals spitsen en winter en beter afstemmen vraag en aanbod);
3. Blijvende bereikbaarheid van de wijken en voorzieningen;
4. Realistische, betaalbare ambities formuleren, samen met OV-bureau en partners;
5. Maatschappelijke participatie faciliteren, belang van openbaar vervoer in het sociaal domein;
6. Herijking visie op Hoogwaardig Openbaar Vervoer, vanuit maatschappelijk en gemeentelijk belang;
7. Spanning tussen leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelen in beeld;
8. Ruimte voor ontwikkelingen en innovaties (nieuwe slimme concepten, dienstregelingsvrij reizen, ketenmobiliteit, Hubs, etc) .

Nu de HOV-buslijnen sinds eind 2017 rijden zoals gepland, gaan we als één van de eerste stappen in dit proces de al gerealiseerde HOV-maatregelen en effecten tot nu toe evalueren.

4. Ontwikkeling: Nieuwe Mobiliteit

Op meerdere onderdelen van het programma Verkeer en Vervoer vindt stevige vernieuwing plaats. Technologische ontwikkelingen, innovatie en veranderingen vragen dat we het beleid en onze inzet aanpassen. Onder de noemer “Slim en Groen” zien we in alle deelprogramma’s in hoog tempo veranderingen op ons af komen, waarvan tegelijkertijd het eindplaatje nog niet geheel duidelijk is. De energietransitie in mobiliteit (de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch en/of waterstof) en de innovatieve ICT-toepassingen in vervoer van mensen en goederen, veranderen de wereld van verkeer en vervoer.

In dit hoofdstuk gaan we inhoudelijk in op onze visie en inzet op de Nieuwe Mobiliteit voor de eerstkomende jaren. We geven de hoofdlijn van onze aanpak en de eerste stappen daarin weer.

Scenarioplanning

Voor de langere termijn is het toekomstbeeld nog lang niet altijd duidelijk, evenals het tempo waarin ontwikkelingen plaatsvinden. Dat stelt ons voor de opgave keuzes in beleid te maken, terwijl de wereld nog volop verandert. Onze keuzes moeten robuust zijn en tegelijkertijd aansluiten bij de veranderingen en daarvoor ruimte bieden.

We gaan daarom scenarioplanning inzetten als instrument om onze koers in Nieuwe Mobiliteit te bepalen. Daarvoor starten we in 2018 met het opstellen van een plan van aanpak. Scenarioplanning is een methode om ons een beeld te vormen van wat zich kan gaan afspelen in de toekomst en hoe dit effect heeft op onze visie en ambities. De toekomst is niet exact te voorspellen en daarom gaan we werken met een verkenning van verschillende, mogelijke toekomstscenario’s, die we consequent uitwerken, vanuit de domeinen Mobiliteit, Energie en Ruimtelijke Ontwikkeling. Daarmee krijgen we inzicht in factoren waarmee we rekening moeten houden, mogelijke gevolgen en risico’s en stellen we ons in staat robuuste beleidskeuzes te maken, die in alle scenario’s goed zijn en waarbij we wendbaar blijven.

4.1 Verduurzaming

Duurzame bereikbaarheid is één van de hoofdthema’s van The Next City. Vergroening is al jarenlang een belangrijk thema in ons mobiliteitsbeleid. Als eerste gaat dat om de vergroening van de keuze van het vervoermiddel. Ons uitgangspunt daarin is “Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet”. Deze aanpak werd eerder beloond met de landelijke prijs “Duurzaamste Mobiliteit 2013”. Als tweede komt dan de vergroening van het vervoermiddel zelf. Daarbij gaat het om onderwerpen als de gebruikte brandstoffen en de uitstoot van gevaarlijke stoffen.

Binnen de mobiliteit wordt de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden één van de belangrijkste veranderingen. Ook het rijden op waterstofgas valt in deze categorie³. Het nieuwe regeerakkoord geeft daaraan sterke richting door te stellen dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's een elektrische aandrijving hebben en in de toekomststrategie van de grote autofabrikanten is elektrisch rijden het leidende thema. Het is niet de vraag óf we elektrisch gaan rijden, maar wanneer. Daarbij is dan de vervolgvraag hoe die transitie vorm krijgt.

Ruimtelijke ontwikkeling als basis

In beginsel werken we al jarenlang aan een mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit biedt, maar dat vooral ook duurzaam is en waarvan de impact op omgeving en milieu zo klein mogelijk is. De basis hiervoor ligt in een consequent ruimtelijk beleid. Ook in The Next City blijven we inzetten op een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen. Zo blijven de verplaatsingsafstanden beperkt en in deze ruimtelijke structuur zijn lopen en fietsen de aantrekkelijke en logische keuze. De concentratie van voorzieningen nabij knooppunten geeft blijvende kansen voor het openbaar vervoer. We zetten dus juist in op de alternatieven voor het toenemende autogebruik en houden zo onze Stad aantrekkelijk voor de huidige en toekomstige generaties.

Ambitie

Ondanks de voortdurende inzet op de keuze voor schone vervoermiddelen, worden voor 1 van de 3 stedelijke verplaatsingen nog altijd gemotoriseerde voertuigen gebruikt. Dit gaat gepaard met de uitstoot van gevaarlijke stoffen (NOx, fijnstof) en CO₂. Hoewel we volgens de richtlijnen ruimschoots voldoen aan de landelijke normeringen voor uitstoot van gevaarlijke stoffen, willen we leven in een schone, prettige en gezonde stad.

We voelen breed de noodzaak en verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen, vanwege de ruimte die autoverkeer inneemt en vanwege de impact op de leefkwaliteit in stad. Ook zijn de gevolgen van de klimaatverandering steeds breder merkbaar. We streven er daarom naar dat er in 2035 in onze stad geen lokale uitstoot van schadelijke stoffen (NOx, fijnstof) meer plaats vindt en dat ons verkeerssysteem dan vrij van CO₂ is.

Hoofdthema's

De opgave is omvangrijk en uitdagend. Zoals hiervoor benoemd gaan we onze weg daarin voor de komende jaren verder uitstippelen door verschillende scenario's te onderzoeken. We zijn ons daarbij bewust dat we als gemeente één van de partijen zijn in dit grote speelveld, naast burgers, bedrijven, andere gemeenten, provincies, het Rijk en de EU.

³ Op korte en middellange termijn is elektrisch rijden vooral gebaseerd op het gebruik van accu's. Daarvoor is laadinfrastructuur nodig. De verwachting is dat rijden op waterstof langzamerhand een steeds aantrekkelijker alternatief zal worden. Tijdens het rijden wordt dan elektriciteit gegenereerd op basis van waterstofgas. Voorspellingen op dit gebied zijn moeilijk te doen en vooral ook nog afhankelijk van diverse (stimulerings)actoren. Bij het alternatief vervoer Binnenstad en het gemeentelijke Stadsbeheer experimenteren we hier al wel volop mee in ons eigen wagenpark.

Op vijf hoofdthema's kunnen we zelf tegelijkertijd alvast de eerste stappen in de goede richting zetten. Daarmee gaan we verder dan tot nu toe en leggen we de basis voor de verdere toekomst.

1. Elektrische oplaadinfrastructuur

Het gebruik van fossiele brandstoffen wordt uitgefaseerd. Landelijke afspraken gaan ervan uit dat vanaf 2050 vrijwel geen fossiele brandstoffen meer worden gebruikt in het verkeer en vervoer. Tot die tijd wordt het gebruik van fossiele brandstoffen afgebouwd en het rijden op (duurzame opgewekte) elektriciteit en waterstof gestimuleerd.

Als tijdelijke stimuleringsmaatregel kunnen wij als gemeente de groeiende vraag naar oplaadlocaties voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte faciliteren door meer parkeerplaatsen te voorzien van een oplaadmogelijkheid. Ook voor inwoners die afhankelijk zijn van parkeren in de openbare ruimte is extra oplaadinfrastructuur nodig. Op de langere termijn is het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte geen houdbaar model, gezien de dan benodigde hoeveelheden. Nieuwe strategieën, modellen en technieken zijn dan nodig.

We willen op de volgende wijze het elektrisch rijden gaan stimuleren:

- Voldoende laadpalen zijn (tijdelijk) noodzakelijk voor de transitie naar elektrisch rijden. Via het provinciale concessiemodel (aanbesteding medio 2018) realiseren we in de komende vijf jaar 400 extra laadpalen;
- Voor 5% van de elektrisch verreden kilometers is een snellader nodig. Op strategische locaties in en rond de stad stimuleren we de realisatie, bijvoorbeeld door (tijdelijk) ruimte beschikbaar te stellen;

2. Emissieloze binnenstad in 2030

Met de uitvoering van de nieuwe visie Bestemming Binnenstad "Ruimte voor jou" creëren we meer ruimte voor verblijf en beleving in het centrum en stimuleren we de economie, vrijetijdsbesteding, werken en wonen. Een schone binnenstad, met vooral ruimte voor de voetganger en fietser past daar volledig in.

Met het sleutelproject 'Emissieloze binnenstad 2030' willen we een flinke extra stap zetten door stapsgewijs elke vorm van het gebruik van fossiele brandstoffen in de binnenstad terug te dringen tot praktisch nul. De binnenstad blijft bereikbaar, maar dan alleen met voertuigen die geen emissie hebben, binnen de daarvoor gestelde tijd en ruimte.

Als eerste maatregelen daarvoor zien we:

- Emissievrije bevoorrading van de binnenstad in 2025 (zie ook paragraaf 4.3);
- Alleen nog toestaan van emissieloze taxi's in de binnenstad in 2025 en taxistandplaatsen voorzien van elektrische snelladers. In de nieuwe aanbesteding van Publiek Vervoer is hier al rekening mee gehouden;
- Over 5 jaar (vanaf 2023) geen toegang meer voor brommers/scooters met een verbrandingsmotor of een geel plaatje (max. 45 km/u) in gebieden waar ook de bus en auto uit de binnenstad verdwijnen;
- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat in de openbare ruimte;
- Parkeergarages, buurtstallingen en P+R-terreinen voorbereiden op groei van de vraag naar elektrische oplaadpunten;

3. Zero emissie Openbaar Vervoer

De verduurzaming van het openbaar vervoer in onze regio gaat snel en landelijk lopen wij hierin voorop. In landelijke regelgeving is bepaald dat vanaf 2025 nieuwe bussen alleen nog maar emissieloos mogen zijn. Onze eis in de nieuwe busconcessie is dat direct vanaf de start (vanaf dienstregeling 2020) alle stadsbussen direct emissieloos zijn en is verder het streven dat in de komende jaren ook de HOV-Qlink-lijnen emissieloos worden, als de afschrijvingstermijnen zijn verstreken (zie ook hoofdstuk 5). Verder zetten we ook al binnen de huidige concessies tot en met 2019 in op elektrische bussen, waterstofbussen en een pilot met een pendeltrein op waterstof tussen Zuidhorn en Groningen.

De kosten van verduurzamen van het openbaar vervoer zijn een aandachtspunt. Soms zijn incidentele investeringen noodzakelijk (laadinfrastructuur en waterstofproductie/-tanklocatie) en we willen voorkomen dat de verduurzaming van het OV ten koste gaat van de dienstverlening naar de reiziger.

4. CO₂ neutrale infrastructuur

In 2017 hebben we als gemeente Groningen de Green Deal duurzaam GWW 2.0 ondertekend. Daarmee onderschrijven we de ambitie om duurzaamheid in 2020 een integraal onderdeel te laten zijn van spoor-, grond-, water- en wegenbouw -projecten. Hierdoor gaan we bijvoorbeeld minder gebruik maken van primaire grondstoffen en een CO₂ reductie bewerkstelligen bij de planvorming, aanleg, aanbesteding en het beheer en onderhoud van infrastructuur. Bij het project Westelijke Ringweg is CO₂ neutraal al het leidende principe en bij nieuwe projecten is CO₂ neutraal het uitgangspunt.

5. Gemeentelijk wagenpark

Net als voor de hele stad hebben we ook voor ons eigen gemeentelijk wagenpark de ambitie om in 2035 geheel emissieloos te kunnen rijden. We experimenteren nu al met meerdere voertuigen. Zo reden we jaren geleden al op het schonere aardgas, hebben we inmiddels enkele volledig elektrische dienstauto's, rijden onze dieservoertuigen op het milieuvriendelijkere alternatief GTL en zijn we wereldwijd koploper op het gebied van waterstof door met meerdere voertuigen te rijden op onze eigen duurzaam geproduceerde waterstofgas. In 2018 gaan we aan de slag met een stapsgewijze aanpak om ons volledige wagenpark van meer dan 300 voertuigen in 2035 emissievrij te kunnen gebruiken.

4.2 Slimme Mobiliteit

Technologische innovatie brengt ons exponentiële ontwikkelingen in rekenkracht, dataverwerking, actuele bepaling van positie van personen en voertuigen en op maat gesneden persoonlijke informatie. Mede als gevolg van deze ICT-ontwikkelingen ontstaan nieuwe mobiliteitsconcepten zoals online platforms, initiatieven vanuit de samenleving, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten en autonome voertuigen. Mensen zijn digitaal verbonden waardoor zij gezamenlijk initiatieven kunnen ontplooiën: sociale innovatie. Vervoermiddelen worden mobiliteitsdiensten. Het bezit en delen van vervoermiddelen gaan hand in hand.

Al deze ontwikkelingen beïnvloeden onze planningsprocessen en de rol van de overheden in mobiliteitsplanning. Innovatieve toepassingen bieden ons kansen om de mobiliteit van morgen op een slimme manier te organiseren en het verkeer veiliger en schoner te maken en beter te laten doorstromen. Onder de noemer Slimme Mobiliteit is een nieuwe invloed ontstaan op inrichting, gebruik en beleving van de stad. Het gemak en het reiscomfort van gebruikers gaat omhoog, de betrouwbaarheid van de reistijd wordt vergroot en vervoerders bereiken goedkoper en efficiënter hun doel. Oplossingen voorzien in de individuele behoefte, waarbij vanzelfsprekend het bewaken van de privacy een belangrijk thema en groot goed is.

Basisnetwerk op orde

Analyses bijvoorbeeld in het kader van de Westelijke Ringweg laten zien dat alle verschillende ontwikkelingen soms leiden tot minder automobiliteit, maar soms ook tot juist meer auto's op de weg. Ook autonoom rijdende auto's en gedeelde auto's nemen ruimte in. We verwachten daarom voorlopig nog niet tot wezenlijk andere keuzes te kunnen komen in bijvoorbeeld investeringsbeslissingen over grootschalige infrastructuur. Een basisnetwerk van loop- en fietsroutes, wegen en openbaar vervoer met voldoende capaciteit blijft nog lange tijd de noodzakelijke basislaag van het verkeer- en vervoersysteem. De nieuwe ontwikkelingen helpen ons vooral dit systeem optimaal te gebruiken.

Ontwikkelpad

De ontwikkelingen op het gebied van Slimme Mobiliteit gaan snel, bieden veel kansen, op korte en lange termijn, maar bevatten ook nog veel onzekerheden. De ontwikkeling van de deeleconomie en van de autonomie van voertuigen zijn bijvoorbeeld sterk van invloed op de wijze waarop de mobiliteit er in de toekomst uit kan zien. Maar hoe deze ontwikkelingen precies verlopen valt nu niet met zekerheid te zeggen. Bij deze onzekerheden hoort een wendbare rol van de overheid. De genoemde scenarioverkenningen helpen ons om robuust beleid te ontwikkelen en toch flexibel en adaptief te zijn in actuele situaties en ontwikkelingen. Zo zetten we alvast de eerste stappen in de goede richting.

Ontwikkeling vergt ook pilots en experimenteren. Op onderwerpen die passen in onze mobiliteitsdoelstellingen werken we graag mee aan Groningen als proeftuin. Waar mogelijk betrekken we hierbij lokale ontwikkelaars uit de Groningse IT-sector.

Hoofdthema's

Op dit moment zijn er 4 hoofdthema's te benoemen binnen Slimme Mobiliteit. Op deze hoofdthema's vindt de verwachte ontwikkeling plaats. Daarop zijn we vandaag de dag ook al actief aan de slag en hebben we concrete stappen op de agenda:

1. Slim gebruik van data

Zonder gegevens geen toepassingen. Als gemeente kunnen wij bijdragen aan de beschikbaarheid van goede reis- en routeinformatie door het leveren van gestandaardiseerde en open data. Onze publieke mobiliteitsdata willen we daarom ook als open data gaan aanbieden. In 2018 stellen we hiervoor een plan van aanpak op, in de combinatie met de wijze waarop we onze verkeersmonitoring kunnen optimaliseren;

2. Slim gebruik van fysieke en digitale infrastructuur

Een nieuwe ontwikkeling waar wij ook aan hebben bijgedragen is het intelligente verkeerslicht (iVRI). Daarmee kunnen verschillende doelgroepen prioriteit krijgen als de situatie of beleid daar om vraagt en voorkomen we bijvoorbeeld extra uitstoot en stimuleren we de doorstroming. De eerste iVRI's worden vanaf eind 2017 geplaatst.

3. Slimme concepten

Met de aanpak Beter Benutten ontwikkelen we wegcapaciteit-besparende arrangementen. Al sinds 2010 zijn we hierin actief en binnen Groningen Bereikbaar bouwen we dit uit tot een belangrijk instrument om ruimte te besparen. Vanaf 2018 pakken we dit intensiever op als onderdeel van de beheersing van verkeershinder tijdens de Aanpak Ring Zuid.

Verder is Mobiliteit als een Service (MaaS) in ontwikkeling wat kansen biedt voor zowel de binnenstedelijke als buitenstedelijke gebieden. MaaS kan alternatieven bieden daar waar openbaar vervoer schaars is of waar het wegennetwerk zwaarbelast is. Door Groningen als proeftuin beschikbaar te stellen voor concrete pilots en projecten voor MaaS, doen we samen met onze partners kennis en ervaring op. Concreet lopende projecten in 2018 op dit vlak zijn de pilot Bikeshare050, de logistieke overslaglocaties (hubs) en autodeelprojecten (Witkar);

4. Slimme voertuigtechnologie

Voertuigen die digitaal met elkaar verbonden zijn en autonoom rijdende voertuigen (zowel door de lucht, over water, via rail en over de weg) worden gezien als dé verandering in mobiliteitsland. Voordat het zover is liggen er nog vele vragen die beantwoord moeten worden (oplossing van files, veiligheid, aansprakelijkheid, etc.). Dit vergt nog veel onderzoek, testen en experimenteren met nieuwe technieken en concepten. Als gemeente zijn we partner van de Noordelijke testregio voor autonoom vervoer en kunnen we bijvoorbeeld bijdragen door het bieden van experimenteerruimte.

4.3 Stedelijke distributie

Nauw verbonden met zowel de verduurzaming als de Slimme Mobiliteit zijn de ontwikkelingen en onze ambities op het gebied van stedelijke distributie. Ten aanzien van transport en distributie richten wij ons met name op twee aandachtsgebieden: de bereikbaarheid en doorstroming over de weg enerzijds en de impact van vrachtverkeer op de openbare ruimte en het gebruik daarvan anderzijds.

Bij de investeringen in bereikbaarheid en doorstroming voor autoverkeer houden we in planvorming en ontwerp ook volledig rekening met de eisen van het vrachtverkeer over de weg. Dit vergt nauwelijks specifieke extra aandachtspunten.

De impact van vrachtverkeer op (het gebruik van) de openbare ruimte echter is vooral in de binnenstad al jaren een opgave. Onze ambitie voor een aantrekkelijke en leefbare binnenstad is vastgelegd in de visie Bestemming Binnenstad "Ruimte voor jou" en in de Inrichtingsleidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen. Daarin leggen we het primaat van gebruik van de openbare ruimte bij de voetganger en de fietser. Waar sprake is van conflicten vergt dat maatregelen zoals het verleggen van de busroutes en het aanscherpen van regelgeving omtrent bevoorrading van

winkels, horeca, etc. Binnen de stedelijke distributie richten we ons daarom primair op de binnenstad.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

In 2014 heeft de gemeente Groningen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GD-ZES) getekend. Daarmee hebben we ons uitgesproken voor een emissievrije stadsdistributie in 2025. Eén van de inzetbare middelen daarvoor die we al langere tijd hanteren, is de regulering van venstertijden voor bevoorrading, waarmee de toegestane aanwezigheid van vrachtverkeer in het kernwinkelgebied is bepaald. Daarmee sturen we nu zowel op het gebruik van ruimte als de luchtkwaliteit.

Hoofdthema's

Er zijn op dit moment vier hoofdthema's aan te wijzen binnen de stedelijke distributie waarlangs we werken, allemaal primair ten dienste van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de binnenstad:

1. Stappenplan GD-ZES 2025

De ambitie van emissievrije stadsdistributie in 2025 lijkt nog ver weg, maar vraagt dat wij nu de concrete voorbereidingen opstarten. De eerste stap is op 1 januari 2017 gezet met de aanpassing van het venstertijdenbeleid en in 2018 stellen we het stappenplan voor het traject tot 2025 op. Dit stappenplan biedt marktpartijen duidelijke kaders waarbinnen zij nieuwe, efficiënte bevoorradingsconcepten kunnen ontwikkelen en in de praktijk brengen. Daarbij doen we voorstellen voor het gefaseerd aanpassen van regelgeving zoals venstertijden (inclusief digitale handhaving) en de voorwaarden voor ontheffingen (tijdsduur, maatvoering voertuigen, etc.).

De vervoerders en de belangenvereniging Transport en Logistiek Nederland (TLN) willen mee in deze transitie naar Zero Emissie Stadsdistributie en vragen daarover duidelijkheid, maar stellen daaraan ook voorwaarden. In het stappenplan werken we daarom ook uit hoe we daar aan kunnen voldoen;

2. Distributiehubs

Door overslag van goederen op aangewezen locaties aan de rand van de (binnen)stad, kan het aantal en omvang van bevoorradingsvoertuigen positief worden beïnvloed. Ons streven is in 2018 op minimaal twee locaties pilots voor distributiehubs te starten. Als gemeente Groningen werken we binnen deze pilots samen met andere overheden, onderwijs, binnenstadondernemers en natuurlijk logistieke bedrijven om nieuwe concepten voor stadsdistributie in de praktijk te testen/uit te voeren;

3. Kennisontwikkeling en innovatie

Het ontwikkelen van Europese standaarden is van groot belang voor logistieke bedrijven en dus ook voor het succes van de Zero Emissie Stadslogistiek. Voor kennisontwikkeling werken we daarom nauw samen met andere steden en regio's in het Europese project Surflogh (Smart urban freight logistic hubs), dat loopt van 2017 tot 2020. Bij de kennissessies van dit project betrekken we ook de lokale en regionale stakeholders;

4. Ontheffingen binnenstad

De toegang tot de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer is beperkt en gereguleerd via ontheffingen en venstertijden. Naast het bevoorradingsverkeer voor de detailhandel zijn we daarom ook in 2018 in gesprek met andere vervoerders die vaak in de binnenstad moeten zijn, over de wijze waarop zij kunnen bijdragen aan de zero emissie stadslogistiek en aan een vermindering van de overlast voor voetgangers en fietsers. De uitgifte van ontheffingen is dan een instrument in het streven naar een aantrekkelijke, emissieloze binnenstad. Het gaat hier om vervoerders zoals de groothandels in de horeca, bouwbedrijven, klusbedrijven, de warenmarkt, afvalverwerkingsbedrijven en gemeentelijke diensten.

5. Uitvoering: Projecten 2018 – 2021 in hoofdlijnen

In dit hoofdstuk beschrijven we kort de activiteiten binnen de belangrijkste projecten voor de komende jaren in 6 clusters:

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

In de bijlage 1 is een overzicht opgenomen van alle projecten voor de periode 2018 – 2021, voor zover die nu bekend zijn. Het betreft de projecten die wij als gemeente realiseren, projecten die wij (gedeeltelijk) financieren en projecten die op ons grondgebied plaatsvinden, in samenwerking met andere overheden en partijen. Daarbij staan ook meerdere studieprojecten. Verder zijn de projecten vermeld die in 2017 zijn afgerond of zijn vervallen. Per project is globaal de wijze waarop het wordt gefinancierd opgenomen en is nu ook benoemd in welke van de 5 gemeentelijke gebieden het zich afspeelt.

Fietsstrategie

De sterke inzet op de fiets als onderdeel van ons beleid gericht op duurzame mobiliteit, is in 2015 opnieuw bevestigd met de vaststelling van de Fietsstrategie. Op dit moment werken we hard aan de uitvoering van dit fietsbeleid. Inmiddels heeft ook de provincie zijn fietsbeleid geherformuleerd. Daarnaast is de regio hiermee ook aan de slag gegaan. Dit betekent ook iets voor de betreffende gemeenten en biedt kansen voor bijvoorbeeld de aanlanding van de regionale fietsroutes in de stad en uitbreiding van stallingsmogelijkheden op (belangrijke) openbaar vervoerknooppunten.

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

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

Comfort en Gedrag

Speerpunt is de introductie van meer Slimme Routes. Door te communiceren over alternatieven voor druk bereden fietsroutes, verdelen we de grote aantallen fietsers beter over het beschikbare fietsnetwerk en lossen we knelpunten op. Dit versterken we door ook te investeren in de kwaliteit van die alternatieve routes en fietsers daar de ruimte te geven. De Slimme Route naar Zernike via het Jaagpad trekken we in 2018 via de Herman Colleniusstraat verder door tot het Hoofdstation en tegelijkertijd evalueren we de effecten. Verder zetten we in op nieuwe Slimme Routes naar Haren en Ten Boer.

Samen met het groot onderhoud van de noordelijke en oostelijke Diepenring is de Slimme Route Diepenring gerealiseerd. De Westerhavenstraat en Hoge der A kunnen als alternatief dienen voor de druk bereden A-straat/Brugstraat en zo een verlichting van de fietsers-verkeersdruk realiseren. In het uitvoeringsprogramma visie Binnenstad zijn deze benoemd als flankerende maatregelen, maar daarvoor is nog geen dekking beschikbaar.

Ontbrekende schakels en knelpunten

In de wijken willen we de realisatie van nieuwe fietsroutes zorgvuldig afstemmen op de omgeving. Samen met omwonenden en belanghebbenden werken we daarom steeds aan verbetering van de plannen met een zo klein mogelijke impact. Soms betekent dit echter een langere doorlooptijd en hogere kosten voor zorgvuldige planvorming. In 2018 verwachten we de uitwerking van meerdere nieuwe fietsverbindingen af te kunnen ronden:

- Voor het fietspad langs de Noordelijk Ringweg werken we nieuwe oplossingsrichtingen uit waarin we rekening houden met de aanwezigheid van een (oude) waterleiding en de gevolgen voor groen en bomen;
- Een vraagstuk voor het fietspad Helperzoom is nog de voorrangssituatie ter plaatse van de kruising bij de Helperzoomtunnel;
- In de planuitwerking van het fietspad langs de spoorlijn Groningen – Sauwerd, als onderdeel van de Fietsroute Plus naar Winsum is met name de afstemming met de provincie Groningen over de kruising met de Noordelijke Ringweg en met de omwonenden over de ligging en inpassing de grootste opgave.

De realisatie van de Fietsnelweg Groningen – Assen door de provincies Groningen en Drenthe, biedt ook kansen voor de verbetering van de aanlanding van deze fietsroute in de stad. In het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie is dit project wel opgenomen, maar is er geen geld voor gereserveerd.

Verder onderzoeken we in de aanpak Oosterhamrikzone de wijze waarop we een fietsvriendelijke Korreweg kunnen realiseren, in samenhang met de autoverbinding langs het Oosterhamrikkanaal. In het voorjaar van 2018 verwachten we de uitwerking van de voorkeursvariant gereed te hebben. Voor de uitvoeringsplanning stemmen we af met de Aanpak Ring Zuid.

De fietsbruggen vanaf de Oosterkade en over het Eemskanaal zijn niet alleen onderdeel van de Fietsstrategie, maar zijn ook een onderdeel van de herziening van de visie Eemskanaalzone. De vormgeving van de loop/fietsroute tussen Sontplein/Ikea en binnenstad en de 'Fastlane' naar Meerstad zijn mede afhankelijk van deze bruggen. Binnen de Fietsstrategie heeft in 2017 een herprioritering plaatsgevonden, door de gereserveerde middelen voor de fietsbrug Oosterkade nu in te zetten voor de kans om in de Aanpak Ring Zuid direct een extra fietstunnel nabij de Papiermolen te realiseren.

In de gebiedsgerichte aanpak hebben bewoners de wens aangedragen om de kwaliteit van het fiets Lintdal naar de A7 te verbeteren. We zien kans om met middelen vanuit het programma verkeer en het gebiedsprogramma Oost deze maatregel in 2018 te realiseren.

Fietsparkeren op maat

Een grote opgave in met name de binnenstad is hoe om te gaan met het succes van de fiets. Dit succes heeft namelijk geleid tot grote aantallen gestalde fietsen, die vaak voor overlast, ontsiering van de openbare ruimte en geblokkeerde looproutes zorgen. De combinatie van stallingsmogelijkheden op straat en in in pandige voorzieningen moeten de hinder op straat verminderen, maar het gemak voor de fietser behouden of vergroten.

In 2017 hebben we daarom het Flitsteam Fietsparkeren Binnenstad opgericht dat eenvoudige, creatieve en soms experimentele oplossingen snel kan realiseren. In 2018 werken we de duurzame, bestendige aanpak verder uit in een Aanvalsplan Fietsparkeren.

In het stationsgebied geven we de fiets een prominente plek. In samenhang met het project Groningen Spoorzone realiseren we een spoorkruisende fietstunnel, een extra (ondergrondse) fietsstalling van minimaal 5.000 stallingsplaatsen en stallingen op de oost- en westflank. Zo verfijnen we het fietsnetwerk (minder omrijden), ontsluiten we het zuidelijke stationsgebied rechtstreeks en breiden we de stallingscapaciteit uit van 10.000 naar bijna 16.000 plaatsen. Op de langere termijn verwachten we een verdere doorgroei naar 17.500 stallingsplaatsen.

Aanpak Ring Zuid

De verbouwing van de Ring Zuid is het belangrijkste en grootste infrastructuurproject in de Stad. Met dit project wordt de bereikbaarheid van Stad en regio sterk verbeterd en krijgen ook de verkeersveiligheid en het leefklimaat een flinke positieve verandering. De investering levert een enorme bijdrage aan de economische ontwikkeling van stad en regio.

In 2017 is de aannemerscombinatie "Herepoort" daadwerkelijk gestart met de eerste wegwerkzaamheden, die zo'n 5 jaar gaan duren. De verlegging van de kabels en leidingen is in volle gang en de eerste stappen zoals de afsluiting van de aansluiting Oosterpoort zijn gezet. Vanaf 2018 gaat de verbouwing van de weginfrastructuur volop los en gaan Stad en regio te maken krijgen met extra verkeershinder. Deze uitvoeringsperiode loopt tot medio 2021, daarna worden nog afrondende werkzaamheden met niet of nauwelijks verkeershinder uitgevoerd zoals de aanleg van het Zuiderplantsoen.

Helperzoomtunnel

Onderdeel van de aanbesteding van de Aanpak Ring Zuid is de realisatie van de Helperzoomtunnel onder het spoor, waarmee we de lokale bereikbaarheid van de zuidelijke wijken en de spoorwegveiligheid verbeteren. Ook maakt deze tunnel de verdere groei van treindiensten mogelijk. De planning van de aanleg van de tunnel is nauw afgestemd op de werkzaamheden vanuit de Groningen Spoorzone. De aanleg is gestart en de Helperzoomtunnel is in de zomer 2018 beschikbaar voor verkeer. De noodzakelijke en bijbehorende verkeersmaatregelen in Helpman zijn inmiddels al uitgevoerd.

Bus toe- en afrit Hoogkerk

De toe- en afrit specifiek voor de bus vanaf de P+R-Hoogkerk op de A7 is inmiddels afgerond en beschikbaar in de busdienstregeling 2018.

Groningen Spoorzone / Stationsgebied-Zuid

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

Het Hoofdstation is het belangrijkste en grootste OV-knooppunt van Noord-Nederland. Met meer treinen, treinen die kunnen doorrijden door het Hoofdstation en een sterke verbetering van de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen en andere modaliteiten, gaan we veel winst realiseren voor de reizigers en daarmee voor de stad. Met de aanleg van de bustunnel, de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde en een rechtstreekse ontsluiting daarvan vanaf het Emmaviaduct wordt de Stationsweg ontlast. Dit geeft kansen voor de herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de loopstroom naar de binnenstad. De ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het station en de inpassing van het nieuwe busstation, wordt mogelijk door de uitplaatsing van het huidige opstel terrein voor de treinen. Daarbij gaan we uit van een autoluw woon- en werkgebied, met een parkeergarage onder het busstation, rechtstreeks ontsloten op het Emmaviaduct. Het internationale busstation is geprojecteerd aan de voorzijde van het Hoofdstation.

De werkzaamheden zijn gestart met het projectdeel zuid-oost (opstel terrein Rouaanstraat tot en met station Europapark). In de periode tot en met 2022 krijgen we te maken met perioden van grootschalige buitendienststellingen van het treinverkeer, om de sporen te verleggen, een vierde spoor toe te voegen en een fiets/voetganger-, reizigers- en bustunnel te realiseren.

De onder Fietsstrategie beschreven aanleg van de fietstunnel- en stalling zijn in ontwerp en realisatie onderdeel van Groningen Spoorzone. De bustunnel en busstation vloeien voort uit de HOV-visie.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

We werken stapsgewijs aan de transformatie van het openbaar vervoer naar een hoogwaardiger systeem van trein en bus. Het uitgangspunt daarvoor is voor de trein het Spoorplan Noord-Nederland (2011). De basis voor de doorontwikkeling van het regionale en stedelijke openbaar vervoersysteem is de HOV-visie (2013). Deze ambities zijn daarna geïntegreerd in de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2015. In onze stad en regio is de trein de ruggengraat van de HOV-structuur en daar waar geen trein aanwezig is, zijn dat de HOV-bussen.

Busmaatregelen HOV-visie

In 2014 zijn we gestart met de introductie van het hoogwaardige Q-link busnetwerk met vier lijnen die de regio, de verschillende dynamo's, P+R-terreinen en stadswijken onderling verbinden. Met de ingebruikname van de P+R-Meerstad (eind 2017) is de laatste noodzakelijke maatregel genomen en rijden we het HOV-buslijnnennet zoals ontworpen in 2013.

De realisatie van het knooppunt UMCG-noord en de aanpassingen bij de halte UMCG-zuid zijn uitgesteld tot 2018, omdat ze vanwege de verkeershinder niet gelijktijdig met de onderhoudswerkzaamheden Diepenring kunnen worden uitgevoerd. Laatste onderdeel is dan nog de aansluiting van de bus-onderdoorgang onder het Hoofdstation op de Stationsweg, onderdeel het project Spoorzone en naar verwachting beschikbaar vanaf 2023.

Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden (inclusief tunnel Paterswoldseweg)

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

Busroutes binnenstad West en Oost

In 2016 is de nieuwe visie op de binnenstad “Ruimte voor jou” vastgesteld. Kernelement daarvan is het vergroten van de aantrekkelijkheid voor de voetganger (en fietser), onder andere door daarvoor ruimte te maken door de busroutes te verleggen naar de randen van het centrum. De nieuwe westelijke busroute over de Westerhaven is in de zomer 2017 in gebruik genomen. Voor de nieuwe oostelijke busroute over de Diepenring zijn grotere ingrepen nodig, waaronder de aanleg van een nieuwe brug in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. De ontwerpfase daarvan is in volle gang. De planning voor ingebruikname is medio 2019, gekoppeld aan de opening van het Forum.

Treinstation Hoogkerk

De verkenning van de mogelijkheden voor een mogelijk nieuw treinstation Hoogkerk is naar verwachting medio 2018 gereed. Realisatie van een nieuw station Hoogkerk draagt bij aan de verdichting van het openbaar vervoer netwerk op de korte afstand en de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig en efficiënter OV-systeem. Binnen het project Extra Sneltrein Groningen – Leeuwarden is hier met de spoorverdubbeling al op geanticipeerd. Voor de realisatie van een station ten oosten van de Zuiderweg heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangegeven een investeringsbijdrage van maximaal 50% te willen leveren tot een maximum van 6,5 miljoen euro (inclusief BTW).

Hubs en P+R

Hubs zijn hoogwaardige schakels tussen het openbaar vervoer, publiek vervoer, vervoer te voet, op de fiets en met de auto. Het basisnetwerk OV van de provincie Groningen is gebaseerd op het voornemen overall binnen 15 kilometer een Hub beschikbaar te hebben. Treinstations, busstations en belangrijke (overstap)haltes en P+R-terreinen zijn daarin benoemd als Hubs. Hoogwaardige koppelingen tussen de verschillende modaliteiten zijn van groot belang om de groeiende en veranderde vervoersvraag te faciliteren en betaalbaar te houden.

Binnen de gemeente Groningen zijn de drie treinstations en de P+R-terreinen Hoogkerk en Kardinges als Hub aangewezen. Ook P+R Haren en Boltbrug Ten Boer zijn Hubs.

Met Park+Ride bieden we de forens en bezoeker van de stad een gunstig reisalternatief naar de (binnen)stad in plaats van de auto en beperken we de impact van autoverkeer op de (binnen)stad. De P+R locaties zijn met de stedelijke dynamo's en met elkaar verbonden via HOV-assen. In 2017 is de nieuwe P+R-Reitdiep (300 parkeerplaatsen) en de uitbreiding van de P+R Hoogkerk (400 parkeerplaatsen) gerealiseerd. Ook is de nieuwe P+R-Meerstad (400 plaatsen) beschikbaar gekomen, af te ronden in 2018.

In regionaal verband werken we de basisvoorzieningen op de Hubs uit. Dit sluit aan op ons RSP-subsidieproject P+R Kwaliteitsmaatregelen, waarin we vanaf eind 2017 maatregelen realiseren waarmee we de kwaliteit van reizigersvoorzieningen op bestaande P+R-locaties verbeteren.

Dynamische Reizigers Informatie Systeem

Ter bevordering van de kwaliteit van het (H)OV-systeem realiseren we het Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS). Onze ambitie is op vrijwel elke halte het DRIS te plaatsen. Zo faciliteren we de reiziger met actuele reisinformatie en bevorderen we het gebruik van het openbaar vervoer. Het lopende project voor plaatsing van de dynamische overzichts- en haltepanelen op de belangrijkste haltes is nagenoeg afgerond. De plaatsing van de laatste panelen hangt samen met grotere aanpassingen van haltes zoals UMCG-Noord en loopt daarom door tot in 2018.

Toegankelijke haltes

Sommige openbaar vervoerreizigers hebben een visuele of fysieke beperking. Ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer rijden we met bussen met lage vloeren en werken we aan de aanpassing van de bushaltes in de stad. Tot en met 2017 zijn al meer dan 420 haltes toegankelijk gemaakt en daarmee is aan provinciale subsidie-eis voldaan. We onderzoeken welke haltes binnen het beschikbare budget in 2018 nog kunnen worden aangepast.

Vernieuwing concessies

In de komende jaren worden de concessies voor het regionale bus- en treinvervoer vernieuwd. De regionale treinconcessie is recent voor de periode 2020-2035 opnieuw gegund aan Arriva.

De huidige concessies voor het openbaar busvervoer in de provincies Drenthe en Groningen, dat nu door Qbuzz en Arriva wordt verzorgd, eindigen in december 2019. Onder verantwoordelijkheid van het OV-bureau wordt momenteel een Europese aanbesteding voorbereid om zo een vervoerder als Concessiehouder voor de periode eind 2019 tot eind 2029 te selecteren. Daarin wordt gezocht naar een vervoerder die zorgt voor aantrekkelijk busvervoer en flexibel inspeelt op een fluctuerende vervoervraag en toekomstige ontwikkelingen. Ook wordt daarvan verwacht dat deze vervoerder invulling geeft aan duurzaamheidsdoelen, samen met het OV-bureau zorgt voor een hogere kostendekkingsgraad, een actieve rol speelt in de ketenmobiliteit en maatschappelijk verantwoord onderneemt.

Verduurzaming openbaar vervoer

Ook vóór het ingaan van de nieuwe concessies zetten we al meerdere stappen in de verduurzaming van het trein- en busvervoer. Dit betreft onder andere:

1. In 2018 wordt een pilot gestart met een waterstoftrein op de pendel Groningen – Zuidhorn;
2. Sinds begin 2017 zijn twee EEV-stadsbussen vervangen door nieuwe elektrische stadsbussen waarmee de pendeldienst naar luchthaven Eelde wordt verzorgd (AirportLink);
3. Na een succesvolle pilot in 2017 worden in de dienstregeling 2018 twee waterstofbussen in gebruik genomen;
4. We verkennen de mogelijkheden en consequenties voor verdere opschaling naar 20 waterstofbussen;
5. Implementatie van elektrisch rijden op de groene Q-link Zuidhorn – station Europapark per dienstregeling 2018. Onderdeel daarvan is de realisatie van snellaadpunten bij P+R Reitdiep en Hub Zuidhorn.

HOV-Verbinding Eemskanaalzone/Meerstad

Het project Sontwegverbinding (van Europaweg tot en met Oostelijke Ringweg) voorziet in een vlotte hoogwaardige openbaar vervoer-, fiets- en autoverbinding naar Meerstad. Als laatste onderdeel van dit project is de capaciteitsvergroting van de beide rotondes op de Sint Petersburgweg bij de Oostelijke Ringweg, mede ten behoeve van het functioneren van P+R-Meerstad, verkeerstechnisch afgerond eind 2017.

Tegelijkertijd zijn we volop aan de slag met een herziening van de gehele visie Eemskanaalzone. De actualisatie van de ruimtelijke en programmatische ontwikkelstrategie, brengt ook opgaves voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid met zich mee. Het doortrekken van de HOV-verbinding naar Meerstad ten oosten van de Ringweg, de ‘fastlane’ fietsverbinding naar Meerstad en de verbinding tussen het Sontplein en de binnenstad zijn daarin ook voor het programma Verkeer en Vervoer van belang. Besluitvorming over de herziene visie is voorzien begin 2018.

Regionale (auto)bereikbaarheid

Groningen Bereikbaar

In 2017 zijn we gestart met de uitvoering van de Aanpak Ring Zuid en Spoorzone. Voorafgaand daaraan hebben we al vele grote en kleine infrastructuur projecten uitgevoerd. Om de stad bereikbaar te houden voor en tijdens de uitvoering van de grote projecten is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar in 2012 van start gegaan.

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

Door Groningen Bereikbaar worden continu toetsen uitgevoerd op de uitvoeringsfasering van de Aanpak Ring Zuid, waarbij dan ook rekening wordt gehouden met andere gelijktijdige uitvoeringsprojecten zoals de tunnel Paterswoldseweg. Deze analyses hebben ook inzicht gegeven in noodzakelijke extra aanpassingen op het stedelijke wegennet om de bereikbaarheid straks te kunnen waarborgen. Onder andere op de route Stationsweg-Eeldersingel ontstaat vertraging, die vooral voor het vele openbaar busvervoer een kritische uitwerking heeft. Daarom worden begin 2018 de verkeersregelinstallaties vernieuwd door meer intelligente versies (iVRI), waarmee de doorstroming verbetert. Ook worden nog enkele fysieke aanpassingen aan de HOV-as West gepleegd, om volledig als alternatieve route te kunnen dienen bij werkzaamheden aan het Julianaplein.

Een ander spoor is om reizigers (automobilisten) te bewegen tot nieuwe keuzes in reisgedrag. Door te sturen op slimmer reizen (fiets en OV in plaats van auto) en slimmer werken (thuis of op een andere locatie) in de spits wordt de verkeersintensiteit op de kwetsbare weggedeelten vermindert. Ook dit is een taak van Groningen Bereikbaar. Met bedrijven, werknemers, vervoerders en onderwijsinstellingen worden afspraken gemaakt over mobiliteitsarrangementen. En daarnaast worden gebruikers van de Zuidelijke Ringweg straks ook rechtstreeks gestimuleerd buiten de spits te reizen.

Verbetering van doorstroming autoverkeer (Netwerkanalyse)

Om de stad en vooral de dynamo's bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten, zijn binnen het maatregelenpakket dat hoort bij de Netwerkanalyse 2013 ook maatregelen opgenomen ter verbetering van de doorstroming van het autoverkeer. In 2017 is de bereikbaarheid van het UMCG-zuid verbeterd door het aanbrengen van dynamische bewegwijzering om daarmee het autoverkeer beter te kunnen verdelen over de zuidelijke en noordelijke parkeergarage.

De verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid van de kruising van de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg met de Zonnelaan/Zernikelaan willen we verbeteren, in de samenhang met veranderingen op Zernike, zoals de herindeling van het wegprofiel van de Zernikelaan en de toegang en parkeren van het crematorium en Nijenborg/Feringa Building. Met een optimalisatie van de huidige kruising met verkeerslichten wordt in de toekomst een goede verkeersafwikkeling bereikt. Binnen de Netwerkanalyse is een budget voor deze locatie van 1,5 miljoen euro gereserveerd. We verwachten eind 2018 te kunnen starten met de uitvoering van de maatregelen.

Daarnaast moet het aanpassen van de verkeerslichten op de kruising Bedumerweg-Sumatralaan nog worden uitgevoerd. Deze laatste maatregel is uitgesteld om de uitvoering ervan in 2018 te kunnen combineren met groot onderhoud.

Het restant beschikbare budget is beschikbaar voor onvoorziene doorstromingsmaatregelen tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten.

Oosterhamrikzone en vervanging Gerrit Krolbruggen

In 2016 is het principebesluit genomen in de Oosterhamrikzone een autoverbinding te realiseren, die de ringweg met de binnenstad en UMCG-noord met elkaar verbindt. Deze verbinding is cruciaal voor de stedelijke bereikbaarheid en de leefbaarheid in de oostelijke wijken. Ook is besloten over de voorkeursvariant voor vervanging van de Gerrit Krolbruggen.

In de aanpak Oosterhamrikzone onderzoeken we meerdere kansrijke varianten voor de autoverbinding en voor de fietsvriendelijke Korreweg, op samenhangende wijze bij elkaar gebracht in een verkeersplan voor het gehele oostelijke stadsdeel. In het onderzoek gaan we in op het oplossende vermogen (bereikbaarheid), de ruimtelijke kwaliteit en bijdrage aan gebiedsontwikkeling en op de kosten in relatie tot kwaliteit. In het voorjaar van 2018 verwachten we de keuze voor een voorkeursvariant te kunnen voorleggen. De autoverbinding kan dan in 2022/2023 beschikbaar zijn, nadat de werkzaamheden aan de Ring Zuid zijn afgerond.

Tegelijkertijd start Rijkswaterstaat samen met de provincie Groningen de planuitwerking van de vervanging van de Gerrit Krolbruggen. In 2020 kan dan gestart worden met de uitvoering van de werkzaamheden. Met het rijk onderzoeken we wat er nodig is om de huidige busbaanbrug geschikt te maken als een vlotte oeververbinding voor auto en bus.

Westelijke Ringweg

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

Samen met de provincie Groningen zijn we volop aan de slag met de voorverkenning. Rondom de Westelijke Ringweg spelen meerdere ruimtelijke opgaven en ambities, zoals de ontwikkeling van de Reitdiepzone. Vanuit de gebiedsgerichte aanpak komen bijvoorbeeld ook de barrièrewerking voor Vinkhuizen en de sociale onveiligheid van fietstunnels naar voren. Daarom hanteren we een integrale insteek voor deze voorverkenning. De basis is gelegd met een verdiepingsslag op de opgaves. Het resultaat van de verdiepingsslag is het vertrekpunt voor de voorverkenning. We gaan uit van een opwaardering van de Westelijke Ringweg naar een weg met ongelijkvloerse aansluiting op de huidige locatie, ingepast in de omgeving en met toegevoegde waarde voor de omliggende wijken.

Als gemeente zijn wij trekker van de voorverkenning, waarin onder andere de inhoudelijke en financiële kaders worden uitwerkt. De resultaten zijn naar verwachting medio 2018 beschikbaar. De volgende fase wordt daarna getrokken door de provincie en behelst een nadere uitwerking van alternatieven en varianten in een planstudie. Definitieve besluitvorming verwachten we in 2020.

Overige stedelijke projecten

Doorstroming Martiniziekenhuis

Een evaluatie van de doorstromingsmaatregelen rondom het Martiniziekenhuis uit 2015 heeft laten zien dat de situatie op de Van Swietenlaan en bij de uitgang van de parkeergarage van het ziekenhuis nog niet optimaal is. De situatie in het gebied is in zijn algemeenheid erg gevoelig voor verstoringen. Samen met het Martiniziekenhuis zijn we daarom een onderzoek gestart naar aanvullende verbetermogelijkheden. Begin 2018 verwachten hiervan de resultaten. Tegelijkertijd onderzoeken we daarbij ook de verkeersveiligheid voor fietsers op de parallelwegen langs de Van Swietenlaan voor het ziekenhuis.

Wilhelminakade-Prinsesseweg

Als onderdeel van de aanpak van verkeersveiligheid is in 2017 de reconstructie van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg afgerond.

Bedumerweg

In het Gebiedsprogramma 2018 is een onderzoek naar de Bedumerweg opgenomen. Uit analyse en geluiden vanuit de wijk is naar voren gekomen dat de Bedumerweg als een (sociale) barrière wordt ervaren tussen de Indische buurt enerzijds en De Hoogte anderzijds. Vanuit het programma Verkeer en Vervoer ondersteunen we het gebiedsteam Oude Wijken bij het onderzoek naar de vermindering van de geïsoleerde ligging van De Hoogte.

Betaald parkeren in de wijken

Op meerdere locaties zijn we in gesprek met bewoners en wijkorganisaties over de parkeerproblematiek in de wijken. Deze intensieve en soms weerbarstige processen kennen elk hun eigen aanpak en tijdpad. In Selwerderwijk-Zuid en een deel van de Oosterparkwijk (Bloemenbuurt-Zuid) is eind 2017 betaald parkeren ingevoerd. De signalen vanuit het niet-gereguleerde deel van de Oosterparkwijk vragen in 2018 echter nu opnieuw volop onze aandacht. De invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt, de Tuinwijk en Helpman-Oost is gepland voor het voorjaar van 2018. Het laatst lopende deelproject betreft de Verlengde Hereweg/Hereplein en dat bevindt zich nog in de fase van planvorming.

Monitoring en prognoses

De beschikbaarheid van voldoende en betrouwbare informatie is essentieel bij de vormgeving van ons mobiliteitsbeleid. Dit betreft enerzijds de historische verkeers- en ongevalsgegevens die informatie geven over het werkelijke gebruik van het verkeerssysteem en de effecten van maatregelen. Anderzijds gaat om de toepassing van rekeninstrumentarium om de verwachte mobiliteitsontwikkeling en effecten van infrastructurele ingrepen te kunnen toetsen. Dit is al jarenlang een continue activiteit binnen het programma Verkeer en Vervoer.

Voor 2018 hebben we de volgende acties gepland:

- Actualiseren regulier monitoringsprogramma verkeersgegevens, rekening houdende met nieuwe inwintechnieken en via andere kanalen beschikbare data (zoals Groningen Bereikbaar), resulterend in een nieuwe gemeentelijke datastrategie voor alle modaliteiten;
- Waar mogelijk de publieke mobiliteitsdata aanbieden als open data (in het kader van de ontwikkelingen Slimme Mobiliteit);
- Experimenteren met fietsmonitoring op routes door de binnenstad, als dataverzameling en als informatie om te komen tot sturen van fietsersstromen langs alternatieve, slimme routes;
- Opstellen plan van aanpak actualisatie verkeersmodel Groningen-Plus, rekening houdende met nieuwe landelijke mobiliteitsscenario's en de stedelijke opgaven vanuit The Next City;
- Bijdrage aan de ontwikkeling van een binnenstadsmonitor, ter ondersteuning van de binnenstadsvisie Ruimte voor Jou. Deze is breder dan mobiliteit en betreft ook wonen, werken, economie, etc;
- Opstellen van een multimodale netwerkvisie. Met behulp van verkeersgegevens ontstaat in het verkeerskundig functioneren van het multimodale verkeersnetwerk van de stad. Dit is de basis voor een (verkeersmanagement)visie. Daarin worden de belangrijkste uitgangspunten in het stedelijke mobiliteitsbeleid vertaald naar infrastructuur, de functies daarvan en bijbehorende (haalbare) normen.

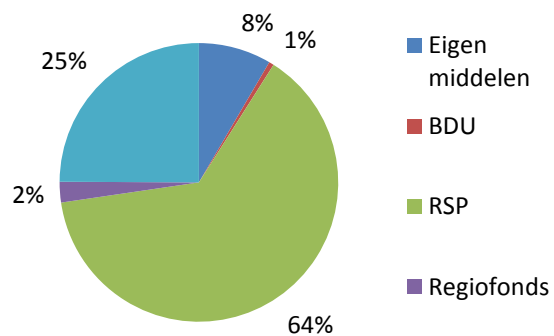
6. Financiën: Investeringsbeeld en kaders

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

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de (soms indicatieve) inzet van de middelen. Daarbij is ook een globale planning aangegeven, in welk van de stedelijke gebieden het project zich afspeelt en welke partij de trekker is. We werken samen met onze partners aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio, dus de trekker zijn we niet altijd zelf. Wel denken we dan altijd mee over de beste oplossingen én dragen we financieel bij; of dat nu op RSP-pakketniveau of via een aparte eigen bijdrage is.

6.1 Financieringsbronnen

De totale omvang van het programma Verkeer en Vervoer 2018-2021 is 1,3 miljard euro. In de tabel in bijlage 1 zijn 5 verschillende (hoofd)financieringsbronnen aangegeven, namelijk: eigen middelen, BDU, RSP, Regio (MIP) en overig. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer wordt nog steeds voor een groot gedeelte gefinancierd met subsidies en andere bijdragen van derden. De inzet van subsidies is voor de langere termijn eindig en daarom onderzoeken we voor toekomstige projecten de vorming en invulling van een eigen stedelijk investeringsfonds.



Eigen middelen

In zijn totaliteit is de omvang van de eigen gemeentelijke middelen in het meerjarenprogramma meer dan 110 miljoen euro, dat is ongeveer 8% van het totale programma. Groot aandeel daarin hebben projecten zoals Spoorzone, de HOV-busmaatregelen, het Sontwegtracé en het uitvoeringsprogramma visie Binnenstad.

Stedelijk investeringsfonds

Belangrijke stap voor de toekomstige financiering van projecten is de vorming van het stedelijk investeringsfonds in de Begroting 2017. Vanwege de eindigheid van subsidiestromen en de grote ontwikkelopgaves voor de stad zoals beschreven in The Next City zijn andere financieringsbronnen nodig. Het stedelijk investeringsfonds willen we gebruiken om te sparen voor de toekomstige investeringsopgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, leefomgeving en energie, maar bijvoorbeeld ook voor de dekking van de kosten van planvorming in de vroege fases.

De werkwijze, inrichting en spelregels van dit investeringsfonds werken we in 2018 uit in een afsprakenkader. Gelet op het financieel perspectief is er op dit moment geen ruimte voor structurele voeding, maar werken we vooralsnog met incidentele bijdragen via de begroting.

Specifiek voor de intensievere inzet op Verkeersveiligheid hebben we zo in 2018 vanuit het investeringsfonds incidenteel 1 miljoen euro kunnen reserveren. Ook zijn middelen gereserveerd voor de herinrichting Zernikelaan (bijdrage van 1,8 miljoen euro) en voor een langzaam-verkeersroute Suikerfabriek – Hoendiep – Binnenstad als wezenlijke verbinding in de ontwikkelstrategie van de Suikerfabriek (10 miljoen euro).

Intensiveringsmiddelen Verplaatsen

Jaarlijks is vanuit de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen structureel 1,8 miljoen euro beschikbaar voor verkeersvraagstukken. Daarnaast is vanaf 2016 in de Gemeentebegroting 0,2 miljoen euro op programmaniveau overgeheveld naar de budgetten voor Gebiedsgericht Werken, waarmee kleinschalige verkeersproblematiek rechtstreeks samen met de wijk kan worden opgepakt.

Voor het begrotingsjaar 2018 en de jaren daarna hebben we de inzet van de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen voor het onderdeel uitvoering Fietsstrategie kunnen herijken. De ruimte binnen het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie ontstaat, doordat enkele projecten zoals het fietspad Noordelijke Ringweg, de fietsvriendelijke Korreweg en de fietstunnel/-stalling Hoofdstation later dan gepland gerealiseerd worden vanwege complexere planvorming en de bijbehorende kapitaallasten op investeringsprojecten pas gaan lopen bij oplevering.

Met de herijking van de inzet van de Intensiveringsmiddelen zijn we in staat om de komende jaren substantieel financieel ruimte te maken voor de verbetering van verkeersveiligheid. Samen met de reservering in het stedelijke investeringsfonds 2018 is daarvoor in totaal bijna 3 miljoen euro beschikbaar in de periode 2018 – 2022. Om actief in te gaan spelen op de ontwikkelingen van Nieuwe Mobiliteit (Innovatie en Experimenten) reserveren we de komende jaren 1 miljoen euro en voegen we dat samen met de eerdere reserveringen voor Experimenten verkeersgedrag. Daarnaast hebben we in 2018 middelen kunnen vrijmaken voor onder andere het aanvalsplan Fietsparkeren binnenstad, de eerste fase van het creëren van OV-hubs binnen onze gemeente en de extra inspanningen die gevraagd worden voor de invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk.

De inzet van middelen voor 2018 is concreet uitgewerkt, die voor de jaren 2019 en verder meer indicatief en kunnen we jaarlijks herijken op basis van de actuele ontwikkelingen.

De totaal beschikbare Intensiveringsmiddelen worden de komende jaren als volgt ingezet:

Bestemming	Deelprogramma	Bedragen x 1000 euro			
		2018	2019	2020	2021
Fietsstrategie *	Fiets	925	915	945	895
Grotere onvoorziene verkeersmaatregelen **	Auto	100	100	100	100
Diverse onderzoeks- en proceskosten	Overig	45	45	45	45
Verkeerseducatie	Verkeersveiligheid	60	60	60	60
Intensivering verkeersveiligheid ***	Verkeersveiligheid	95	300	300	450
Openbaar vervoer visie	Openbaar Vervoer	80			
Parkeren in de wijken	Parkeren	45	30		
Innovatie en Experimenten	Overig	450	350	350	250
Totaal Intensiveringsmiddelen		1.800	1.800	1.800	1.800
Gebiedsgericht aanpak ****	Gebiedsgericht	200	200	200	200
Intensivering verkeersveiligheid *****	Verkeersveiligheid	1000			

* Waarvan gereserveerd voor structurele kapitaallasten vanaf 2019: 50 duizend euro en vanaf 2020: 200 duizend euro en waarvan 300 duizend in 2018 gereserveerd voor een fietsveilige oversteek Hoornsdediep

** Waarvan gereserveerd voor structurele kapitaallasten vanaf 2018: 20 duizend euro

*** In 2022 is nog eens 250 duizend euro beschikbaar voor verkeersveiligheid

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

***** Incidentele reservering in stedelijk investeringsfonds 2018 voor verkeersveiligheid

Uitvoeringsprogramma Binnenstad

Voor de uitvoering van het kernpakket van maatregelen uit de visie binnenstad (verleggen van busroutes en herinrichting vrijgekomen straten) is vanaf 2017 structureel 1 miljoen euro beschikbaar onder de noemer Intensiverings-middelen Aanpak Diepenring, wat ongeveer overeenkomt met een investeringsbedrag van 20 miljoen euro. Daarnaast is in 2017 vanuit het stedelijk investeringsfonds 2,5 miljoen euro als aanvullende dekking beschikbaar gekomen.

Spaarregeling Ringwegen

Verder hanteren we al langere tijd samen met de provincie Groningen de spaarregeling Ringwegen. Eerder werden hieruit de verbetering van de Noordelijke en Oostelijke Ringweg gefinancierd. De provincie heeft aangegeven bereid te zijn, in aanvulling op de verbetering Westelijke Ringweg, deze spaarregeling uit te breiden met de rechtstreekse ontsluiting vanaf de Oostelijke ringweg via de Oosterhamrikzone én de nieuwe zuidelijke ontsluiting van het stationsgebied. De verhouding in de te sparen bedragen is 2/7 stad en 5/7 provincie. De gemeentelijke bijdrage dekken we met een structurele bijdrage van 454 duizend euro in de begroting, structureel opgenomen vanaf 2018. Deze bijdrage wordt verdubbeld met een subsidiebijdrage uit de brede doeluitkering.

Netwerkanalyse

De regionale Netwerkanalyse uit 2013 was de basis voor een investeringspakket in openbaar vervoer volgens de HOV-visie van 20 miljoen euro (50% provincie en 50% gemeentelijk) en een pakket met meerdere maatregelen ter verbetering van de auto- en fietsbereikbaarheid van 10 miljoen euro (gemeentelijk). De totale gemeentelijke investeringsruimte is gedekt vanuit de voormalige middelen voor de regiotram. In 2015 is besloten op het pakket auto- en fietsmaatregelen een bezuiniging van 1 miljoen euro door te voeren.

Brede DoelUitkering (BDU)

Sinds 2014 is geen BDU meer beschikbaar voor nieuwe investeringen. Wij ontvangen jaarlijks nog wel bijna 400 duizend euro, in te zetten als bijdrage in de gemeentelijke bijdrage aan de spaarregeling Ringwegen. In de financiering van lopende projecten is nog ongeveer 7,5 miljoen euro BDU opgenomen.

Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

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

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

Regio(fonds)

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

Overige financieringsbronnen

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

6.2 Aandachtspunten en Ambities

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

Aandachtspunten

- Verkeersveiligheid Paddepoel/Selwerd

In samenhang met de pilot oversteek Eikenlaan (fietsers in de voorrang op de Slimme Route Zernike), onderzoeken we de verkeersveiligheid op de gehele Eikenlaan. Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheden voor maatregelen in de rest van Paddepoel/Selwerd. De resultaten van dit onderzoek leggen we apart aan u voor. Er is op dit moment nog geen dekking beschikbaar voor de maatregelen die mogelijk uit dit onderzoek voortvloeien;

- Plankosten externe projecten

Voor de begeleiding en ondersteuning van grote bereikbaarheidsprojecten, waarvoor wij niet zelf als trekker aan de lat staan, worden (interne) plankosten gemaakt die niet uit de investeringsbudgetten kunnen worden gedekt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Aanpak Ring Zuid en spoorse projecten zoals Spoorzone en ESG. Soms zitten regionale infrastructurele projecten nog in een verkennende fase waarvan nog niet duidelijk of en tot welke investering dat gaat leiden, zoals de Westelijke Ringweg of Station Hoogkerk. Deze kosten kunnen we dekken met middelen uit de begroting (incidenteel plankosten bereikbaarheidsprojecten en structureel budget plankosten stedelijke vernieuwing);

- Aanbesteding Groningen Spoorzone

Medio 2017 heeft een haalbaarheidstoets op de scope van het project Groningen Spoorzone plaatsgevonden. Daaruit bleek dat er nog aanvullende middelen nodig zijn voor de aansluiting van het busstation op de HOV-as West, de inrichting en kappen van het busstation en het fietsparkeren. Net als de provincie, willen wij ons deel bijdragen. Het gemeentelijke aandeel in de kosten voor bereikbaarheid bedraagt 1 miljoen euro. We onderzoeken daarvoor de ruimte en mogelijkheden, bijvoorbeeld door herprioritering binnen de al beschikbare middelen van het stedelijk investeringsfonds;

- Groningen Bereikbaar

De inzet van Groningen Bereikbaar is financieel gedekt voor de periode tot en met 2020. De huidige planning van de Aanpak Ring Zuid en Spoorzone laat zien dat we echter rekening moeten houden met een langere looptijd tot 2022/2023. Daarvoor zijn nog geen middelen beschikbaar.

Daarnaast kunnen zich ook tijdens deze periode onvoorziene omstandigheden voordoen, waarvoor wij als wegbeheerder cq overheid (mede) aan de lat staan en die niet onderdeel zijn van projecten. Bijvoorbeeld ingrepen om de verkeersdoorstroming in de stad te waarborgen, effecten op de OV-exploitatie, het parkeren in de stad, etc.

Samen met onze partners zullen we dan moeten zorgen voor de extra noodzakelijke middelen.

Ambities

In dit meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer zijn 3 projecten opgenomen die, volgend op de Aanpak Ring Zuid, belangrijk zijn om de stedelijke hoofdinfrastructuur uit te breiden en te completeren:

- Oosterhamrikzone
Voor de vervanging van de Gerrit Krolbruggen is bij het rijk budget beschikbaar. Voor de grotere ambitie, (verbetering van de bereikbaarheid en herstructurering van de Oosterhamrikzone) gaan we uit van een autoverbinding vanaf de Oostelijke Ringweg. We verwachten in het voorjaar van 2018 een voorkeursvariant voor besluitvorming voor te kunnen leggen;
- Bereikbaarheid Stationsgebied over de weg
De toegang per auto en bus vanuit zuidelijke richting rechtstreeks vanaf het Emmaviaduct is onderdeel van het ruimtelijk totaalplan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van de sporen. Het is ook voorwaarde voor het kunnen functioneren van het nieuwe busstation aan de zuidzijde. Daarvoor zijn ingrijpende oplossingen nodig;
- Westelijke Ringweg
Een ombouw van de Westelijke Ringweg, kan pas plaatsvinden nadat de Aanpak Ring Zuid is afgerond. Samen met de provincie zijn we al wel vast gestart met een verkenning, waarvan de resultaten medio 2018 worden verwacht.

Met de provincie hebben wij afgesproken dat de spaarregeling Ringwegen wordt ingezet voor deze opgaven. Nadere planuitwerking zal in de eerste helft van 2018 leiden tot een helder beeld op de totale investeringsopgave. We houden er rekening mee dat het huidige gemeentelijke aandeel in de spaarregeling (454.000 per jaar, verdubbeld met BDU-subsidie) onvoldoende is om al deze ambities te kunnen realiseren en verhoogd zal moeten worden.

Voor andere ambities, zoals de gebiedsontwikkeling stationsgebied, de volgende fases van de ontsluiting Suikerfabriek, het station Hoogkerk of het Aanvalsplan fietsparkeren binnenstad, waarvoor ook nog geen dekking beschikbaar is, werken we aan voorstellen voor het hiervoor beschreven stedelijke investeringsfonds.

Vooruitblik

Tot slot liggen er voorbij de periode van dit meerjarenprogramma (2018 – 2021) nog meerdere andere ambities en mogelijke andere kostenposten, waarvoor het vinden van dekking op dit moment nog geen urgente opgave is. Te denken valt aan projecten uit het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie, de volgende ambitieniveaus uit de HOV-visie (niveau 3 en 4) en de beheer- en onderhoudskosten van het PRIS/Verkeersmanagementsysteem en DRIS (vanaf 2020). Dit zijn niet uitsluitend gemeentelijke aangelegenheden en daarom bespreken we ook samen met onze partners hoe we deze toekomstige lasten kunnen gaan dekken.

BIJLAGE 1: PROJECTENTABEL

Overzicht projecten meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2018-2021

Lopende Projecten	Gebied				Projecttrekker	Gedekt	Financieringsbronnen				Bedragen x 1000 €					
	2018	2019	2020	2021			Eigen Middelen HOV-visie	Eigen Middelen Overig	BDU	RSP HOV-Infra en transitie	RSP	REGIO	OVERIG			
Deelprogramma Fiets	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsstalling Forum	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietswiel hoofdstation *	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Stalling hoofdstation zuidzijde oostflank en westflank *	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietspad langs Noordelijke Ringweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauward	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Doorbreken Slimme Route Zemle naar Hoofdstation	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsbruggen Oostersluis/Winschoter kade	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsbruggen Eemskanaal	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietswiel Papierenrolen (Uitvoering binnen Aanpak Ring Zuid)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietspad Heizerzoom	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsstraat Korneweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsvriendelijke Hereweg/Verlengde Hereweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietsstrategie, control en gedrags	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Fietswiel fietsparkeren binnenstad	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Uitbreiding stallingcapaciteit Noordstation	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Verlenging Gerrit Krolbrug	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Plaatsen fietsklemmen in oude (studenten) wijken. (Relatie met programma Wonen)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Deelprogramma Openbaar Vervoer	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Spoorzone Groningen/Stationsgebied-Zuid (inclusief busstunnel en busstation zuidzijde) *	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden (ESSL), inclusief Tunnel Peaterswoldsweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
OV-verbinding Leek-Codeen (incl. rotondes Hoogkerk)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Verleggen busroutes binnenstad west en oost en herinrichting vrijgekomen straten	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Toespraakelijke bushaltes	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Buismeatregelen uit HOV-visie (3 tranches)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
NEDUW: Hubs (basiskwaliteit)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Deelprogramma Auto	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Zuidelijke Ringweg (inclusief Heizerzoomtunnel)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Mobielteammanagement	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Sontwegverbinding (Sontbrug)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Zemleklaan: herinrichting en aansluiting Noordelijke Ringweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Doorstromingsmaatregelen auto (Netwerkanalyse)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Reservering ontvoerde veiligheid/probleem/infra-aanpassingen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Deelprogramma Parkeren	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Parkagearrange Forum	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
P-R Meerstad	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Kwaliteitsmaatregelen P+R	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Deelprogramma Verkeersveiligheid	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Verkeerseducatie	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Intensivering aanpak Verkeersveiligheid	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Deelprogramma Overig	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
Innovatie en Experimenten (Gezagsbevoegdning / Nieuwe Mobiliteit)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
TOTAAL Lopende Projecten	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■												
						1.310.984				15.380	95.222	7.451	25.253	809.571	31.308	326.769

Not bij tabel

* De weergave van kosten en financieringsbronnen van het project Spoorzone is de stand van zaken eind 2016. De totale kosten en dekking worden begin 2018 geactualiseerd

Legenda planning

- Planvorming
- Uitvoering
- 7 Vervolg onzeker

Projecten in studie

Projecten in studie	Gebied				Opmerkingen			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Aanvalspaan Fietsparkeren binnenstad								
Fietswiel Groningen Assen								
Fietspad Lintdijk								
Ontwikkelstrategie Suikerfabriek								
Vernieuwing concessies openbaar vervoer								
Transitiestation Hoogkerk								
Transitiestation Suikerfabriek								
Internationaal busstation								
Oosterhamlizone								
Westelijke Ringweg								
Zuidelijke ontsluiting stationsgebied								
Afstanden Noord-Zuidroute								
N355								
Doorstroming rondom Marinierenhuis								
Green Deal Zero Emission Stedelijksteek								
Logistieke Hub								
Parkenvisie								
Betaald parkeren in de wijken								
Bedumenweg								
Verkeersstructuur Paddespoel/Sauward								

BIJLAGE 2: OBJECTIEF VERKEERSONVEILIGE LOCATIES

In deze bijlage is een eerste beschrijving gegeven van locaties die als verkeersonveilig zijn aangeduid, omdat deze in de ongevallenstatistieken naar voren komen. Deze gaan we nader gaan analyseren en onderzoeken om op basis daarvan tot voorstellen voor oplossingen te komen.

1. Parkweg (tussen Paterswoldseweg en Parkbrug)

Situatie

De Parkweg is een weg met een gebiedsontsluitende functie. Indirect is het een verbinding tussen de Paterswoldseweg en het centrum. Veel automobilisten en fietsers maken gebruik van deze route. Het aantal bussen is sterk verminderd sinds de opening van de HOV-as West, alleen stadsbussen gebruiken nog de Parkweg. De Parkweg is breed wat tot een hoge snelheid van het autoverkeer kan leiden. Er is een sterke menging van verkeer, er rijden ook de nodige bussen en vrachtverkeer, met fietsers op fietsstroken.

Ongevallen

In de afgelopen 4 jaar hebben op de Parkweg 13 ongevallen plaatsgevonden. In de meeste gevallen lijkt sprake te zijn van het niet verlenen van voorrang, terwijl de situatie toch duidelijk is ingericht. Vermoedelijk is er ook blikshade als gevolg van kop-staart botsingen bij de brug en verkeerslichten. Los daarvan zijn in totaal 5 fietsers als gewonde naar het ziekenhuis afgevoerd.

Oplossingsrichting

Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk het wegbeeld van de Parkweg structureel aan te passen. De verkeersdruk is hoog en de rijsnelheid is een risicofactor. Opnieuw bepaald moet worden wat de functie van de weg in de verkeersstructuur moet zijn, als basis voor een onderzoek naar de bijpassende inrichting (30 of 50 km per uur, parkeren, fietsstrook of fietspad). Voor 2018 is nog onderhoud gepland door Stadsbeheer. Met name ook bewoners, de vensterschool, Qbuzz en OV bureau moeten betrokken worden bij planvorming.

2. Nieuwe Ebbingestraat

Situatie

De Nieuwe Ebbingestraat is te typeren als invalsweg naar het centrum waar auto, bus en fiets structureel met elkaar mengen en is tegelijkertijd een straat voor winkelen en verblijven.

Ongevallen

Over de gehele lengte van de straat gebeuren ongevallen waarbij met name het niet verlenen van voorrang en waarschijnlijk onoplettendheid (kop-staart botsingen veroorzaakt door afleiding) de overhand hebben.

Oplossingsrichting

Het eerst voeren van een principiële discussie over de functie van de Nieuwe Ebbingestraat ligt voor de hand, onder andere in relatie tot het Boterdiep en de Nieuwe Boteringestraat. Nu is het zowel een route naar het centrum en een busroute, als een winkelstraat. Samen met ondernemers en de wijk kunnen dan mogelijke verbeteringen onderzocht worden.

3. Meeuwerderweg

Situatie

De Meeuwerderweg valt op door een sterk gevoel van onveiligheid, terwijl de weginrichting goed is afgestemd op het gewenste gedrag. De functie van de weg zal in de komende jaren veranderen naar vooral een ontsluiting van de omliggende wijk met vooral bekend verkeer. De verbinding met de zuidelijke ringweg is recent al opgeheven.

Ongevallen

De afgelopen 3 jaar hebben geen ongevallen met slachtoffers meer plaatsgevonden. De aanrijdingen die nu plaatsvinden lijken vooral voorrangskwesties te zijn. Er wordt niet te hard gereden.

Oplossingsrichting

De meeste weggebruikers passen zich aan en houden rekening met overstekende voetgangers, fietsers en andere weggebruikers. Gezien de veranderende functie liggen grotere ingrepen niet voor de hand. De inrichting past ook bij het gewenste gedrag, maar de politie wijst ons er op dat juridisch het niet aansluit bij de richtlijnen. We gaan nader onderzoeken of aanpassingen nog gewenst zijn.

4. Damsterplein

Situatie

Enkele jaren geleden is het Damsterplein compleet heringericht. Met de bouw van de ondergrondse parkeergarage en het kantoorcomplex is de verkeersstructuur ook grotendeels veranderd. Het Damsterdiep is nog steeds een belangrijke route naar de binnenstad. De fietser vanuit de Oostersingel richting het zuiden, fietst niet rechtsof het plein (zoals de inrichting vraagt), maar steekt vóór de parkeergarage over naar de zuidkant van het Damsterdiep. Deze route is niet zo ingericht en kruist het Damsterdiep en de in- en uitgang van de parkeergarage.

Ongevallen

Fietsers kiezen meestal de kortste weg. Vaak speelt eigen veiligheid daarbij geen grote rol waardoor op deze locatie de afgelopen jaren meerdere ongevallen zijn gebeurd.

Oplossingsrichting

Om deze problemen op te lossen zal voor de fietser een logische en snelle route gefaciliteerd moeten worden vanaf de Oostersingel naar de zuidkant van het Damsterplein. Dit kan een route zijn over het Damsterplein. Maar in groter verband willen we alternatieve routes door andere straten onderzoeken.

5. Kruising Hoendiep – Friesestraatweg

Situatie

De Friesestraatweg heeft een functie als wijkontsluitingsweg, maar wordt vanaf de Westelijke Ringweg ook gebruikt als invalsweg naar het centrum. Verkeer dat vanaf de Friesestraatweg het Hoendiep op wil moet voorrang verlenen aan een drukke auto- en fietsersstroom. Dit leidt tot wachtrijvorming en lange wachttijden op de Friesestraatweg, met irritatie en kans op aanrijdingen met fietsers en auto's die voorrang hebben tot gevolg.

Ongevallen

In de afgelopen 3 jaar hebben 7 aanrijdingen plaatsgevonden, waarbij 2 kwetsbare verkeersdeelnemers in het ziekenhuis zijn opgenomen.

Oplossingsrichting

De situatie vraagt om aandacht, maar de vraag is vooral welke functie de Friesestraatweg, met name tussen de Kraneweg en het Hoendiep moet worden toegedicht. Dit hangt echter ook samen met de functie van de Kraneweg, het project Westelijke Ringweg en met de aansluiting van het ontwikkelingsgebied Suikerfabriek op de binnenstad. We gaan daarom eerst ons beeld van de verkeersstructuur herijken, voordat maatregelen kunnen worden uitgewerkt.

6. Kruising Bornholmstraat - Kotkastraat

Situatie

De ontsluiting van Ikea en Bauhaus vinden plaats op deze kruising, met een hoge verkeersintensiteit tot gevolg. Het autoverkeer dat het gebied verlaat moet voorrang verlenen aan de auto- en fietsroute Bornholmstraat. Met de verdere ontwikkeling van grootschalige detailhandel rondom het Sontplein en de wijzigingen in de interne verkeersstructuur van het gebied zijn er nog meer veranderingen in verkeersstromen te verwachten.

Ongevallen

Sinds de komst van de Bauhaus is het aantal ongevallen op dit punt explosief gestegen. Kleine aanpassingen hebben niet geleid tot verbetering. In totaal ca. 31 aanrijdingen in de laatste 3 jaar met 14 gewonden onder fietsers en bromfietsers en in totaal 15 ziekenhuisopnamen, is deze situatie een echte VerkeersOngevallenConcentratie.

Oplossingsrichting

Met kleinschalige maatregelen kan geen structureel verkeersveilige situatie worden gecreëerd. We gaan nog wel onderzoeken wat eenvoudig te verbeteren valt. Een structurele oplossing voor deze locatie kan alleen vanuit de twee grootschalige ontwikkelingen in gebied worden opgepakt: Sontplein en Visie Eemskanaalzone. Deze bepalen wat de uiteindelijke oplossing moet worden.

7. Hoendiep/Atoomweg

Omschrijving

In het verleden waren hier veel aanrijdingen met fietsers en bromfietsers, maar maatregelen hebben de situatie verbeterd. De afgelopen paar jaar is er weer een toename van aanrijdingen. Met name de bedrijvenvereniging uit hierover zorgen.

8. Route Eikenlaan (incl. fietsoversteek Slimme Route)

Omschrijving

Ter plaatse van de oversteek Slimme Fietsroute Zernike is een pilot uitgevoerd waarbij de fietsroute voorrang heeft. Evaluatie heeft laten zien dat een gelijkvloerse kruising van auto's en fietsers toch tot een verkeersonveilige situatie leidt. De pilot is beëindigd en in samenhang met het omliggende gebied worden nieuwe mogelijkheden onderzocht.

9. Kruising Kastanjelaan en Eikenlaan

Omschrijving

Grote verkeersdruk lijkt de oorzaak van een sterk gevoel van verkeersonveiligheid. Objectief gezien wordt dat bevestigd, omdat soms ook aanrijdingen plaatsvinden. Er wordt een analyse uitgevoerd van de situatie en verbetermogelijkheden vanuit het oogpunt van zowel verkeersveiligheid als doorstroming.

10. Korreweg

Omschrijving

Over het gehele traject wordt vaker een gevoel van onveiligheid gemeld. Ook vinden er soms werkelijk aanrijdingen plaats. De aanpak van de weg en reconstructie tot fietsvriendelijke route is onderdeel van het project Oosterhamrikzone.

11. Kruising Stadsweg met Kamilleweg

Omschrijving

Wordt als onveilig ervaren. Ook hebben al eens ongevallen plaatsgevonden. Nader analyse is hier nodig.

12. Eeldersingel

Omschrijving

Door bewoners worden zorgen geuit over de veiligheid op de Eeldersingel als gevolg van toename verkeer door onder andere bussen over West. Dit is een druk traject waarop in het verleden al meerdere ongevallen plaatsvonden. Dit gaan we eerst monitoren.

13. Kruising Kieler Bocht – Olgerweg

Situatie

Na aanleg van de nieuwe N7/A7 richting Hoogezand rijdt verkeer vanuit Engelbert via de onderdoorgang N7 naar de Kielerbocht. De helling van deze onderdoorgang met beperkte doorrijhoogte komt kort voor de Kielerbocht weer op maaiveldniveau. Vanwege meerdere aanrijdingen op het kruispunt zijn vele verkeersborden met vooraankondigingen en waarschuwingen geplaatst, echter met onvoldoende resultaat.

Ongevallen

Aanrijdingen blijven gebeuren, meestal met alleen blikshade, maar soms vallen ook slachtoffers. In de afgelopen 2 jaar hebben 8 aanrijdingen plaatsgevonden, waarbij 2 ziekenhuisopnames geregistreerd zijn. Er zijn geen fietsers bij betrokken, maar alleen personenauto's.

Oplossingsrichting

Er lijkt sprake van onvoldoende voorrang verlenen, maar de dieperliggende oorzaken liggen vermoedelijk in de fysieke situatie (helling), korte afstand tot de kruising, onoplettendheid en mogelijk verblinding in een donkere onderdoorgang. Nader onderzoek is noodzakelijk om te kunnen bepalen met welke fysieke maatregelen de situatie eventueel verbeterd kan worden.

14. Verlengde Hereweg – Oversteek Helperplein

Situatie

Dagelijks steken vele voetgangers de Verlengde Hereweg over om boodschappen te doen bij de winkels aan het Helperplein. De voetgangersoversteekplaats ligt gezien het gebruik klaarblijkelijk op een logische plek. Deze situatie vraagt echter van alle weggebruikers de aandacht, want ligt te midden van parkeren, laden en lossen, winkels en is met veel fietsers, autoverkeer en winkelend publiek druk.

Ongevallen

Over deze locatie bereiken ons veel meldingen van een gevoel van onveiligheid. Objectief gezien is de locatie minder problematisch geworden. Het laatste ongeval met een fietser dateert van 2015 en daarna zijn er geen ongevallen meer geweest. Er lijkt daarom geen relatie te liggen tussen de oversteekbaarheid en het aantal ongevallen.

Oplossingsrichtingen

Voor dit type locaties geldt dat het niet vanzelfsprekend is dat voetgangers voorrang krijgen. In Vinkhuizen en Beijum gaan we een pilot doen met Led-verlichting bij de oversteekplaatsen. De resultaten daarvan wachten we af en als deze een positieve verandering van verkeersgedrag laten zien, denken we dat Led-verlichting ook op deze locatie Verlengde Herweg het gevoel van veiligheid kan verhogen.

15. Ronde Siersteenlaan

Omschrijving

Vanuit de inventarisatie van de Wijkdriehoek is de onveiligheid voor fietsers op de rotonde Siersteenlaan/Diamantlaan geagendeerd. Via de gebiedsgerichte aanpak (West) is hiervoor een verbetering ontworpen, die eind 2017 is gerealiseerd.

16. Diamantlaan

Omschrijving

Op voetgangersoversteekplaatsen vinden ongevallen plaats. Dit vraagstuk is primair vanuit de inventarisatie van de Wijkdriehoek aangedragen. Er komt een proef met LED verlichting ter markering van de oversteek.

17. Akeleiweg/Melisseweg/Lavendelweg

Omschrijving

Deze straten zijn onderdeel van een 30 km-zone, maar hebben de functie van wijkverzamelweg. De inrichting van deze straten onderscheidt zich qua inrichting sterk van de andere woonstraten in de wijk. Er is in sterke mate sprake van menging van verkeer (fietsers en auto's), waarvoor een lage snelheid van autoverkeer wenselijk is, maar de inrichting is niet afgestemd op dit gewenste gedrag.

18. Van Swietenlaan

Omschrijving

Op de rotonde Van Swietenlaan – Paterswoldseweg hebben de fietsers op het vrijliggende fietspad voorrang op het gemotoriseerde verkeer op de hoofdrijbaan, maar krijgen dit vaak niet. De met verkeersborden en verkeerstekens aangegeven voorrangregels, worden hier onvoldoende opgevolgd.

19. Paterswoldseweg (tussen Van Swietenlaan en Piccardthof)

Situatie

Op de Paterswoldseweg tussen de Van Swietenlaan en Piccardthof is sprake van een 50 kilometerweg, zonder directe bebouwing aan de weg, met enkele flauwe bochten. Hoewel snelheidsmetingen daar niet op wijzen, zijn extra borden met aanduidingen van adviessnelheid geplaatst, om toch te benadrukken dat hoge rijsnelheden risico's met zich mee brengen.

Ongevallen

In 2017 hebben al meerdere eenzijdige ongevallen plaatsgevonden. In de meeste gevallen is er sprake van uit de bocht vliegen, waarbij één persoon om het leven is gekomen. De aanleiding was voor zover bekend echter niet de verkeerssituatie, maar het onwel worden van deze persoon. Opvallend is dat de eenzijdige ongevallen (uit de bocht vliegen) plaats vonden in een natte periode, direct na een langere droge periode.

Oplossingsrichting

Vooralsnog lijkt er geen aanleiding om hier fysieke maatregelen te nemen; de inrichting van de weg is in orde en er wordt niet structureel te hard gereden. Toch gebeuren er ongevallen en willen we daarom de oorzaken nader onderzoeken en zo nodig maatregelen uitwerken om bijvoorbeeld het wegbeeld te versmallen en het attentieniveau te verhogen.

20. Winschoterweg

Situatie

De Winschoterweg tussen Groningen en Hoogezand is een 60 km per uur zone buiten de bebouwde kom. Parallel aan de A7 is deze weg een tweede toegang naar Groningen vanuit Hoogezand, met dagelijks veel (bekend) verkeer. Met name in de spitsen is het hier logischerwijs druk.

Ongevallen

In 2017 is het aantal ongevallen op deze weg toegenomen. Vaak is er sprake van eenzijdige ongevallen, meestal in combinatie met een hoge rijsnelheid. Bij het ene dodelijke ongeval bleek alcohol in het spel, maar was de afloop ernstig omdat de weg hier weinig vergevingsgezindheid is sinds het aanbrengen van bermbeschermingselementen in 2010.

Oplossingsrichting

Inmiddels zijn al extra borden met “Herhaling 60 km zone” geplaatst. De politie is echter nog niet bereid tot handhaving, omdat de weg niet voldoet aan de inrichtingseisen 60-km wegen. We willen daarom onderzoeken of het wegbeeld kan worden verbeterd en het risico op ongevallen verkleind, bijvoorbeeld door de bermelementen te verwijderen, aanpassing van de markering en andere snelheid verlagende maatregelen.

21. Prinsesseweg in relatie tot zijwegen

Omschrijving

Hier zijn meerdere aanrijdingen met gewonden geweest. Er wordt gemeld dat men soms moeite heeft met het oprijden van de Prinsesseweg vanwege een tekort aan uitzicht.

22. Goeman Borgesiuslaan

Omschrijving

In het kader van Aanpak Ring Zuid en de Helperzoomtunnel zijn diverse verkeersmaatregelen in Helpman en Coendersborg genomen. De smallere doorrijbreedte op de Goeman Borgesiuslaan als gevolg van het anders inrichten van het parkeren en de snelheid van autoverkeer zijn aanleiding voor zorg onder de bewoners en weggebruikers en nader onderzoek.

23. Roderwolderdijk

Situatie

De Roderwolderdijk ontsluit zowel het woongebied Hoogkerk als bedrijven. Direct aan de weg wordt ook gewoond en flinke hoeveelheden verkeer gebruiken de weg dagelijks. Jaarlijks constateren we hoge rijsnelheden en maatregelen en handhaving hebben daarop nauwelijks effect. Sinds 2010 ontvangen we geregeld meldingen van bewoners en de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk over de hoge rijsnelheid en verkeersintensiteit op de Roderwolderdijk, binnen de bebouwde kom.

Ongevallen

Er heerst met name een gevoel van onveiligheid, maar metingen van rijsnelheden laten bijvoorbeeld zien dat er ook een objectief onveiligheidsrisico bestaat.

Oplossingsrichtingen

Er zijn mogelijkheden voor fysieke maatregelen om de snelheid te verlagen, zoals een duidelijke overgang van 60 naar 50 km per uur, wegversmalling en aanpassing van de verharding. Daaraan vooraf moet echter breder gekeken worden naar het gebruik en stimulering alternatieve routes voor het bedrijventerrein Westpoort en Suikerunie, onder andere in gesprek met de stakeholders.

24. Paaltjes op fietsroutes

Situatie

Op fietsroutes zijn vaak paaltjes geplaatst om ongewenst gebruik door autoverkeer te voorkomen.

Ongevallen

Uit onderzoek van de Fietsersbond naar eenzijdige fietsongelukken in de gehele provincie, blijkt dat fietspaaltjes vaak oorzaak van ongevallen zijn. Zo ook in de gemeente Groningen.

Oplossingsrichting

Het aantal ongevallen kan sterk worden verminderd door fietspaaltjes te verwijderen op plaatsen waar dat kan zonder dat er ongewenst gebruik door autoverkeer ontstaat. Op plaatsen waar de paaltjes nodig blijven, kan een beter zichtbare uitvoering worden toegepast. De provincie Groningen heeft daarvoor inmiddels een subsidie van 41.000 euro toegekend, 60% van de totale kosten van 70.000.