

Gemeente Groningen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2019 - 2022

APRIL 2019

1. The Next City, GVVP en coalitieakkoord

In februari 2019 presenteerden GroenLinks, PvdA, D66 en CU het coalitieakkoord 'Gezond, groen, gelukkig Groningen'. Het akkoord geeft de keuzes en richting aan voor deze collegeperiode: de leidraad voor ons werk de komende jaren. Leefkwaliteit is het kernbegrip in het coalitieakkoord en is vertaald in vijf sporen:

- Spoor 1: Mens Centraal
- Spoor 2: Herwinnen van de openbare ruimte
- Spoor 3: Groningen actief
- Spoor 4: Energietransitie en wijkvernieuwing
- Spoor 5: Groningen ontwikkelt zich

Deze sporen sluiten naadloos aan bij de omgevingsvisie "the Next City" die de gemeenteraad in oktober 2018 heeft vastgesteld: Een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de gemeente Groningen. De gemeente Groningen heeft vanaf 2019 ook een nieuw gezicht: het landelijk gebied en de dorpen van de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer. In 2019 gaan we the Next City daarom uitbreiden met een visie op het landelijk gebied. In the Next City is het verhogen van de Groningse leefkwaliteit eveneens het samenbindende thema, langs de lijn van vijf opgaven:

1. Faciliteren groei van de stad;
2. De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio;
3. De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners;
4. De energietransitie wordt versneld;
5. Iedereen doet mee en helpt mee in een groeiende stad.

We hebben 20.000 woningen nodig en voorzien een groei van 15.000 banen. We willen in 2035 CO₂-neutraal zijn en zo snel mogelijk van het aardgas af. We zien de energietransitie als motor van de wijkvernieuwing en gaan aan de slag met dorpsvernieuwing. We versterken de binnenstad en de bereikbaarheid van de stad. Juist in een compacte stad die steeds verder groeit en verdicht is versterking van de leefkwaliteit daarom van cruciaal belang. Niet alleen in nieuwe ontwikkelgebieden zoals het Suikerfabriekterrein en de Stadshavens maar vooral ook in de binnenstad en de wijkvernieuwingswijken. Hierin ligt ook nadrukkelijk de verbinding met het sociaal domein en het gebiedsgericht werken.

GVVP Haren

Door de gemeenteraad van Haren is in 2013 het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2012-2017 (GVVP) vastgesteld met daarin de visie op verkeer en vervoer. Het plan dient als leidraad en beoordelingskader voor verdere uitwerking van verkeersbeleid en een doorkijk naar maatregelen. In 2019 harmoniseren we het GVVP met het verkeer en vervoersbeleid van Groningen en Ten Boer. Concreet voorbeeld van een project waaraan in 2019 gewerkt wordt in Haren is de bouw van de spoorkruisende fietstunnel in het stationsgebied met in het verlengde hiervan fietsstraten, waardoor een rechtstreeks verkeersveilige fietsverbinding tussen Oosterhaar en het centrum van Haren en Groningen ontstaat. Na realisatie kan de spoorwegovergang in de Oude Mikkelfhorst worden opgeheven.

In de meerjarenprogramma's maken we de vertaling van de sporen uit het coalitieakkoord en de opgaven uit the Next City voor de komende vier jaar. We geven aan waar we (extra) inzet op plegen en waarom en maken de financiële vertaling in de gemeentebegroting. Naast de bestaande

meerjarenprogramma's Wonen, Verkeer en Energie introduceren we een programma Leefkwaliteit en vergroten we onze inzet op ruimtelijke economie in een programma Vestigingsklimaat. De inhoud van de programma's combineert bestaande inzet en nieuwe ambities, inclusief een financiële vertaling.

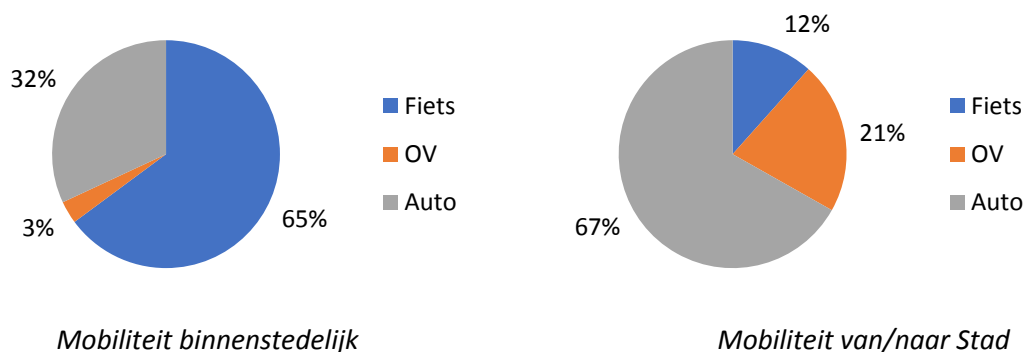
Bovenop de middelen voor de programma's voegen we structureel middelen toe aan het SIF. Naast de middelen voor de SIF-projecten (Binnenstad, Stationsgebied, Eemskanaalzone, Suikerfabriek, Oosterhamrikzone, Westelijke Ringweg, Wijkvernieuwing) worden ook de structurele (investerings) middelen uit de programma's wonen, verkeer, vestigingsklimaat en leefomgeving toegevoegd aan het SIF.

2. Toelichting op het programma Verkeer en Vervoer

Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2019 – 2022 beschrijft hoe we als gemeente Groningen de komende jaren werken aan een goed bereikbare gemeente met tegelijkertijd een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Met een veelheid aan projecten en ontwikkelingen ondersteunen we zo de toekomst en ontwikkeling van de gemeente.

De lijn die binnen het programma Verkeer en Vervoer jaren geleden is ingezet, sluit aan bij het uitgangspunt dat in The Next City is verwoord. We zetten in op lopen, fietsen en het openbaar vervoer wanneer het kan en de auto als het moet. We zien in het coalitieakkoord enerzijds de bevestiging van de ingezette lijn en beschouwen het anderzijds als een opdracht om er schepje bovenop te doen. We leggen de komende jaren nog meer dan voorheen het accent op de vermindering van de impact van het (auto)verkeer op de leefbaarheid, het vergroenen van de mobiliteit en het herwinnen van de openbare ruimte. Dit vertaalt zich bijvoorbeeld in onderzoek naar een nieuw verkeerscirculatieplan, duurzame stadslogistiek en nieuwe parkeernormen.

Het is goed om te beseffen hoe de mobiliteit is verdeeld over de modaliteiten fiets, openbaar vervoer en auto. 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 en blijft voorlopig ook groeien gezien de ambities van The Next City en het college. Dat wordt zichtbaar in de cijfermatige toename van mobiliteit, waarin ook de druk van het autoverkeer voorsnog blijft toenemen. Door stevig in te zetten op lopen, fiets en openbaar vervoer en met het onderzoeken van gerichte maatregelen, richt het college het mobiliteitsbeleid sterker op het verminderen van het aantal autobewegingen in de stad.

De primaire functie van het vervoerssysteem is het faciliteren van de verplaatsing van mensen of goederen, 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, rechtstreekse en comfortabele fietsverbindingen, hoogwaardig openbaar vervoer en een autonetwerk met voldoende capaciteit. De onderlinge verbinding van deze

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 zijn we gestart met de actualisatie van het stedelijke verkeersmodel, in aansluiting op de ambities en opgaven vanuit The Next City.

deelsystemen geeft de mogelijkheden voor verdere stimulering van ketenmobiliteit (trein-bus, trein/bus-fiets, Park+Ride, Park+Bike, hub's, etc.). Daarnaast draagt het slimmer benutten van de bestaande netwerken, gebruikmakend van nieuwe technologische mogelijkheden, bij aan een integraal vervoerssysteem.

Ons uitgangspunt 'te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet' 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 echter niet thuis in de binnenstad en hoort niet in en door de wijken te rijden. Het basissysteem bestaat daarom uit een goed functionerende ringweg, met directe inprickers naar het centrum, de parkeergarages, de voorzieningen en de woon- en werkgebieden

Deelprogramma's

Het programma Verkeer bestaat uit zes inhoudelijke deelprogramma's:

1. Fiets
2. Openbaar Vervoer
3. Auto
4. Parkeren
5. Verkeersveiligheid
6. Overig

3. Huidige stand van zaken programma

Met het programma Verkeer werken we continu aan Groningen als een goed bereikbare gemeente, met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Dat is onze ambitie voor de langere termijn, aansluitend bij de opgaven van The Next City, maar ook voor de situatie van vandaag, bijvoorbeeld tijdens de uitvoering van grote infrastructurele projecten. De komende jaren werken we aan het completeren van het verkeers- en vervoersnetwerk, het afbouwen van de fysieke hoofdinfrastructuur. Dat betreft zowel het verbeteren van bestaande verbindingen, het realiseren van ontbrekende schakels als het verbeteren van de vervoerssystemen die daar gebruik van maken (openbaar vervoer netwerk, stedelijke distributie).

Het coalitieakkoord zorgt ervoor dat we, meer nog dan voorheen, maatregelen afzetten tegen de ambitie om de openbare ruimte te herwinnen en minder autobewegingen in Groningen te genereren.

Met de uitvoering van de twee gezichtsbepalende projecten Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone zetten we samen met onze regionale partners in de komende vijf jaren een enorme stap in de structurele opwaardering van het stedelijke en regionale vervoerssysteem. Tegelijkertijd benutten we grote kansen voor gebiedsontwikkeling en verbetering van de leefkwaliteit. Deze projecten zijn niet alleen van belang voor stad en regio, maar het zijn cruciale schakels in het vervoersnetwerk van Noord-Nederland en de internationale verbindingen.

Sinds 2017 staat het thema Verkeersveiligheid weer hoog op de (politieke) agenda. We werken aan maatregelen voor de oplossing van ongeveer 75 objectieve en subjectieve knelpunten in onze gemeente. Het uitvoeringstempo wordt daarbij bepaald door de beschikbaarheid van financiële middelen. De uitwerking van maatregelen is steeds weer maatwerk en waar mogelijk doen we dat samen met de inwoners van de gemeente Groningen.

Mobiliteit verandert ook continu. Onder de noemer “Slim en Groen” vinden in hoog tempo meerdere ontwikkelingen plaats. Denk aan nieuwe mobiliteitsdiensten als deelauto's, intelligente verkeerslichten, informatievoorziening voor de weggebruiker via *in-car* systemen en de opkomst van autonome voertuigen, zoals zelfrijdende shuttles. We kennen de richting die het op gaat, maar weten nog niet wat het eindbeeld zal zijn. 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. De uitdaging is om aansluiting te vinden bij het hoge tempo van ontwikkeling en tegelijkertijd robuuste beleidskeuzes voor de toekomst te blijven maken. Mobiliteit blijft en onveranderd is daarom de noodzaak van een basisverkeersinfrastructuur met voldoende capaciteit.

4. Grootste opgaven 2019 - 2022

Ondersteuning ruimtelijk-economische ontwikkeling

De groei van de gemeente gaat gepaard met grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, zoals het Suikerfabriekterrein en de Eemskanaalzone, maar ook van andersoortige ontwikkelingen zoals winkelcentrum Paddepoel, de nieuwe Oosterpoort en Martiniplaza. Vanuit het perspectief van het programma Verkeer zijn deze ontwikkelingen enerzijds de drager voor verkeersopgaven en bieden ze een kans. Zo bepaalt het bouwtempo van Meerstad nu dat de nieuwe toegangsweg vanaf de Oostelijke Ringweg aangelegd moet gaan worden en is de ontwikkeling van de Eemskanaalzone een kans om het laatste deel van de doorfietsroute vanuit Ten Boer en Meerstad aan te leggen. Anderzijds worden vanuit het programma randvoorwaarden voor bijvoorbeeld bereikbaarheid en parkeren gesteld. Grootschalige ontwikkelingen vergroten immers de druk op het bestaande netwerk. Met de voorziene groei in het vooruitzicht staat de komende periode in het teken van het benutten van de kansen en het bewaken van de kwaliteit van het netwerk en het bereikbaar houden van de gemeente.

Grote projecten

De twee grootste projecten in de stad zijn op dit moment Aanpak Ring Zuid en Spoorzone Groningen, die nog lopen tot en met 2023. We verbeteren met deze projecten de stedelijke en regionale bereikbaarheid aanzienlijk en leggen zo de basis voor de toekomst. Tijdens de realisatie hebben we echter te maken met extra hinder op de weg en in het openbaar vervoer. Gezien de impact op de verkeersstructuur van de stad en de omvang en complexiteit van de projecten, heeft een goede uitvoering de komende jaren de hoogste prioriteit. Het gaat dan niet alleen om de werkzaamheden binnen het plangebied, maar juist ook om de aansluiting op de rest van het stedelijke netwerk. Om de hinder te beperken is Groningen Bereikbaar opgericht. Met tientallen partners uit onder andere het bedrijfsleven en het onderwijs en met collega-overheden werkt Groningen Bereikbaar samen om grip te houden op totale uitvoeringsplanning van projecten, (reis)alternatieven beschikbaar te maken en de communicatie rond de projecten op orde te hebben.

Leefkwaliteit

We zien de vermindering van de impact van het (auto)verkeer op de leefbaarheid in straten, wijken en de gehele stad als belangrijke opgave. De auto is een symbool van vrijheid en welvaart, maar de ruimte die daarbij wordt ingenomen zet de kwaliteit van de leefomgeving onder druk. Stilstaande auto's bepalen het straatbeeld in de wijken. Rijdende auto's hebben nadelige milieu-effecten (luchtkwaliteit, geluid) en zijn vaak betrokken bij ongevallen en het gevoel van verkeersonveiligheid.

De actualisatie van de parkeernormen (voor zowel de auto als de fiets), de intensivering van de inzet op veiligheid in het verkeer en een nieuwe visie op openbaar vervoer zijn speerpunten in het programma Verkeer en Vervoer.

Verkeerscirculatieplan

We starten in 2019 het onderzoek naar een verkeerscirculatieplan. Het bovenliggende doel is om een goede afweging te maken tussen enerzijds de bereikbaarheid van de stad en anderzijds leefkwaliteit in straten en het herwinnen van de openbare ruimte ten koste van (geparkeerde) auto's. De doelen, en niet de oplossing, staan voorop in het proces. We onderzoeken een breed scala aan onderwerpen om zo enerzijds grip te krijgen op de raakvlakken met andere beleidsterreinen en anderzijds de meerwaarde voor de andere beleidsterreinen in kaart te brengen. We voeren daarbij ook de nodige verkeerskundige analyses uit.

In dit licht zoeken we ook naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ). Deze verbinding komt pas in beeld als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen. De leefkwaliteit staat voorop en om deze zo goed mogelijk te borgen betrekken we belanghebbenden hierbij. We gaan verder met de planvorming van zowel de OHZ als de alternatieven, zodat we in 2021 een afgewogen besluit kunnen nemen.

Openbaar vervoersvisie

We willen een leefbare en aantrekkelijke gemeente 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. 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 inwoners. 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.

Het is onze ambitie de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten en daarbij ook de forse groei van de afgelopen jaren te blijven faciliteren. Tegelijkertijd moet het systeem van openbaar busvervoer betaalbaar blijven. We herformuleren daarom onze visie op het openbaar vervoer en bepalen daarin ook onze gemeentelijke positie.

We verwachten na de zomer van 2019 een contourennota aan de raad voor te kunnen leggen.

Verduurzamen vervoer

Een kwart van alle CO₂-emissie komt nu van mobiliteit. Binnen 10 jaar willen wij dit in Nederland halveren. Duurzame bereikbaarheid is dan ook één van de hoofdthema's van The Next City en vergroening is een belangrijk thema in ons mobiliteitsbeleid. Als eerste gaat dat om de vergroening van de keuze van het vervoermiddel. Als tweede komt dan de vergroening van het vervoermiddel zelf.

Binnen de mobiliteit is de overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden één van de belangrijkste veranderingen. Ook het rijden op waterstofgas valt in deze categorie². De recente stijging in de verkoop van elektrische vervoersmiddelen is spectaculair en zet komende jaren stevig door. Er is geen twijfel dat het bezit van voertuigen met brandstofmotoren, als gemeengoed, gaat verdwijnen. Grotendeels is dit een autonome ontwikkeling waar wij als gemeente geen rol in hebben. Het is daarentegen wel onze taak om de condities te creëren, waarbinnen deze positieve ontwikkeling naar emissievrij vervoer binnen de gemeente Groningen zo voortvarend mogelijk plaatsvindt. Zo hebben wij de hoofdrol in het aanwijzen en handhaven van emissieloze zones, het uitrollen van openbare laadinfrastructuur, het aanbesteden van emissievrij openbaar vervoer en elektrificeren we ons eigen wagenpark.

Sturen op en het in goede banen leiden van deze transitie staat hoog op onze agenda.

Smart Mobility

Er zijn verschillende ontwikkelingen die vallen onder het Smart Mobility. Zo is *Floating Car Data* (realtime file-informatie) in navigatiesystemen al de norm. De eerste verkeerslichten zijn aangepast om in de toekomst real time communicatie tussen voertuigen en verkeerslichten mogelijk te maken.

Of de volledig autonome auto in stedelijk gebied er op korte termijn komt is een vraagteken, maar in meer of mindere mate gaan voertuigen steeds meer rijtaken van de mens overnemen.

Dit soort ontwikkelingen zorgen er voor dat mobiliteit slimmer, effectiever en duurzamer georganiseerd kan worden. Op het thema Smart Mobility speelt een veelheid aan partijen een rol. Wij gaan op zoek naar dat deel waar we als wegbeheerder voor verantwoordelijk zijn. Concreet betekent dit in ieder geval dat we de data die nodig is om slimme oplossingen te ontwikkelen op orde moeten hebben en beschikbaar moeten maken voor andere partijen. We maken onze verkeerslichten klaar voor een toekomst, waarin we het verkeer managen op basis van de actuele situatie (real time) en op netwerkniveau.

We richten in 2019 het Mobility Innovation Center (MIC) Groningen op. Het MIC is dé plek waar overheden, kennisinstututen en (inter)nationale partijen hun kennis bundelen, gezamenlijk aan de (door-)ontwikkeling, integratie en vooral ook implementatie van nieuwe, innovatieve en praktische mobiliteitsconcepten werken voor werkelijke, lokale en regionale mobiliteitsopgaven. We kunnen hier bijvoorbeeld onderzoeken hoe slimme oplossingen bij kunnen dragen aan (voor- en natransport van) openbaar vervoer en het creëren van meer gebruiksgemak bij deelauto's.

Stedelijke logistiek

Het ruimtelijk beslag van vrachtverkeer is, naast de luchtkwaliteit/verduurzaming, de belangrijke aanleiding om aan de slag te gaan met de stedelijke logistiek. De ruimtelijke impact van logistiek kan onder andere worden beïnvloed door kleinere voertuigen te gebruiken, de voertuigen efficiënt te gebruiken (zo vol mogelijk) en op tijdstippen toe te staan waarop de overige drukte beperkt is.

Eind oktober 2018 is het Convenant Duurzame Stadslogistiek ondertekend. Daarin is de samenwerking van gemeente Groningen met bedrijfsleven en logistieke dienstverleners vastgelegd om de stadslogistiek te verbeteren en vergroenen. Het convenant Duurzame Stadslogistiek bestaat uit tien maatregelen met elk hun eigen vervolgacties. De volgende stap is uitvoering en implementatie. Het maatregelenpakket omvat striktere handhaving van venstertijden en ontheffing-verlening voor logistiek verkeer, het stimuleren van CO₂-vrij transport, veelvuldig gebruik van cargobikes, efficiëntere bundeling van pakketlevering en het optimaliseren van onder andere food-, bouw-, afval- en supermarktlogistiek.

Het overkoepelende doel is een emissievrije bevoorrading in 2025, als bijdrage aan een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad. Daarmee verschonen we de logistiek, maar verminderen we ook de aanwezigheid en overlast tijdens de drukkere bezoekersperiodes.

Parkeren

In 2018 is de nieuwe parkeervisie vastgesteld. De komende periode staat op dit gebied in het teken van drie dingen. We harmoniseren allereerst het parkeerbeleid van de oude gemeenten Groningen, Haren en Ten Boer. Daarnaast zullen we de parkeervisie verder implementeren. Dat doen we onder andere door in 2019 de nieuwe parkeernormen vast te stellen voor zowel de auto als de fiets. Die normen kondigden we al aan in de nieuwe parkeervisie. Ook zullen we deze normen toepassen in de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren plaatsvinden (bv. Suikerfabriekterrein en Eemskanaalzone). Verder zal het Parkeerbedrijf verder invulling geven aan de ambities uit het coalitie- en collegeakkoord. Zo zullen we onder andere door het instellen van parkeerregimes proberen het primaat van de auto in de openbare ruimte verder terug te brengen.

Verkeersveiligheid

In Nederland vallen verreweg de meeste verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen. Hier mengen verkeersstromen en is het verschil in massa en snelheid tussen bijvoorbeeld een auto- en een fiets groot. We zien dat landelijk het aantal verkeersongevallen en het aantal gewonden en doden als gevolg daarvan toeneemt. Voor de gemeente Groningen zien we echter een lichte daling³. Eind 2018 zaten we zelfs op het laagst aantal verkeersongevallen en -slachtoffers in 5 jaar tijd.

De aanpak van verkeersonveiligheid doen we samen met een groot aantal partners. We werken samen met onder andere burgers, politie, scholen, Veilig Verkeer Nederland en verschillende kennisinstituten.

Om het verkeer veiliger te maken werken we langs drie sporen:

1. Objectieve knelpunten

De plekken waar de meeste ongelukken gebeuren pakken we zo snel mogelijk aan. Voorbeelden zijn de kruising Bornholmstraat – Kotkastraat en de voetgangersoversteekplaats Verlengde Hereweg – Hereplein.

2. Subjectieve knelpunten

Waar een gevoel van verkeersonveiligheid ontstaat, kiezen we voor een gebiedsgerichte aanpak. Hiermee bedoelen we dat we samenwerken met bewoners, scholen, bedrijven en de gemeentelijke gebiedsteams om verkeerssituaties te onderzoeken en te komen tot integrale oplossingen. We zetten in op gedragsmaatregelen waar dat kan en op fysieke maatregelen waar dat moet.

3. Preventieve maatregelen

Om onveilige verkeerssituaties te voorkomen zetten we in op zogenaamd risico gestuurd beleid. Deze strategie is landelijk afgestemd⁴ en houdt in dat een aantal vaste processtappen doorlopen worden. Eerst wordt een risicoanalyse van een situatie gemaakt en uiteindelijk wordt via een gedegen afweging gekozen voor een oplossing, bijvoorbeeld fysieke herinrichting of inzetten op (gerichte) gedragsmaatregelen en educatieprogramma's.

Sinds de start van de aanpak verkeersveiligheid zijn al veel verkeersknelpunten, van klein tot groot, aangepakt. We werken zowel op het gebied van gedrag als met fysieke maatregelen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit doen we zowel vanuit lopende projecten en de gebiedsgerichte aanpak als vanuit verkeerseducatie. Dit proces loopt in 2019 door.

Fietsstrategie

Ons fietsbeleid is verwoord in de Fietsstrategie 2015-2025. Voor de realisatie van het fietsbeleid is het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015-2025 geschreven. Het coalitieakkoord zorgt voor nieuwe accenten in ons mobiliteitsbeleid, daarnaast is er de gemeentelijke herindeling. Daarmee is er aanleiding om de uitvoeringsstrategie te actualiseren naar de wensen en eisen van de nieuwe gemeente. In de geactualiseerde strategie wordt fietsparkeren een van de thema's. We pakken dit op in relatie tot leefkwaliteit.

³ Cijfers Groningen, Haren en Ten Boer gecombineerd, bron: VIAstat.

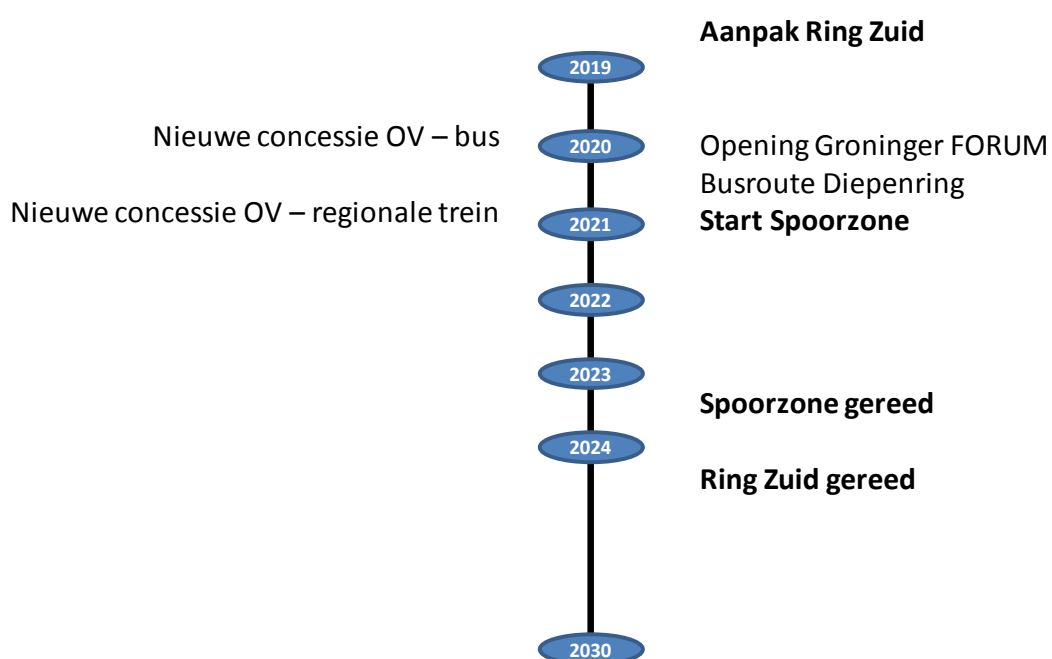
⁴ Vanuit het landelijk manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit!' is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld.

Belangrijke fietsonderwerpen die in 2019 opgepakt worden:

- Aanleg fietspad station Groningen Noord – Walfridusbrug aansluitend op de Doorfietsroute Groningen-Winsum
- Aanleg fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg tussen Iepenlaan en Park Selwerd
- Opening fietsenstalling Nieuwe Markt (Groninger Forum) met 1.200 stallingsplaatsen
- Vergroten herkenbaarheid van het (regionale) netwerk van Doorfietsroutes
- Aanleg Fietssnelweg Assen-Groningen tussen P+R Haren en Witte Molen

Agenda

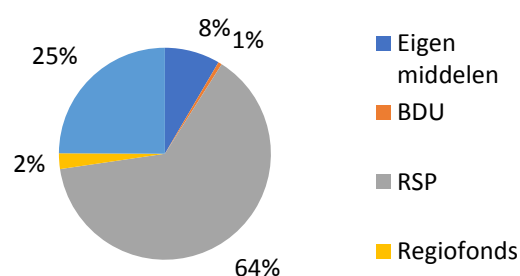
De hoogtepunten van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren zijn weergegeven in onderstaand schema.



5. Financiën

De financiering van projecten en beleidsvorming is essentieel voor het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. De totale omvang van het programma is ongeveer 1,3 miljard (!) euro. Zeker voor de grotere (infrastructurele) projecten van regionaal en landsdelig belang werken we nauw samen met het rijk, provincie en onze partners in de regio. Ook financieren we dan vaak gezamenlijk.

De vijf (hoofd)financieringsbronnen zijn: 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 eigen gemeentelijke middelen betreft minder dan 10% van het totale programma.



Eigen gemeentelijke middelen

Jaarlijks is in de gemeentebegroting zo'n 3 miljoen euro beschikbaar voor de vorming en uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Sinds 2016 wordt daarvan 0,2 miljoen euro overgeheveld naar de budgetten voor Gebiedsgericht Werken, waarmee kleinschalige verkeersproblematiek rechtstreeks samen met de wijk kan worden opgepakt.

In de komende jaren worden deze middelen in hoofdlijnen als volgt ingezet:

Bestemming	Deelprogramma	Bedragen x 1000 euro			
		2019	2020	2021	2022
Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie	Fiets	735	292	467	717
Openbaar vervoer visie	Openbaar Vervoer	100			
Infrastructuur/haltes/P+R	Openbaar Vervoer	200	200	200	450
Jaarlijkse verkeersmaatregelen	Auto	105	105	200	200
Aanvullende maatregelen grote projecten	Auto	100	100	100	
Implementatie Parkeervisie	Parkeren	150	150	150	
Verkeerseducatie	Verkeersveiligheid	92	92	92	95
Aanpak knelpunten verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	700	925	520	370
Diverse onderzoeks- en proceskosten	Overig	453	436	574	571
Innovatie en Experimenten	Overig	140			
Stadsdistributie, Verduurzaming, Slimme mobiliteit	Overig	250	435	450	350
Gebiedsgericht aanpak	Overig	200	200	200	200
Totaal Beleidsmiddelen		3.225	2.935	2.953	2.953
Gemeentebegroting		2.700	2.700	2.700	2.700
Coalitieakkoord		225	235	253	253
Impuls Verkeersveiligheid (begroting 2018) *		300			

* door de raad van de oude gemeente Groningen is bij de begroting 2018 voor het thema Verkeersveiligheid incidenteel 1 miljoen euro beschikbaar gesteld. Daarvan resteert nog 300.000 euro voor nieuw op te starten projecten en is onderdeel van de reserve SIF.

Externe financieringsbronnen

Lopende projecten in het programma maken (deels) ook gebruik van externe financieringsbronnen. In het huidige programma gaat dat om: Brede Doeluitkering (BDU), Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP), Regiofonds, MIRT, Beter Benutten en subsidies. De inzet van externe bronnen en subsidies is voor de langere termijn eindig en daarom blijven we zoeken naar financiering van toekomstige projecten, buiten de gemeente maar ook door de vorming van een eigen stedelijk investeringsfonds.