

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 15 juni 2011

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 15 juni 2011
Aanvang: 20:00 tot 22.30 uur
Locatie: Nieuwe raadzaal
Voorzitter: mw. A.M.J. Riemersma
Griffier: dhr. J. Dekker (050) 367 76 89


A. Algemeen deel


A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen


A4. Conformstukken

a. Meerjarenplan DRIS, Dynamisch Reizigers Informatie Systeem  gr11.2615355
(raadsvoorstel 12 mei 2011)
Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS).gr11.2615355pdf (pdf)

b. Dynamisch verkeersmanagement/Mobiliteitsaanpak Pakket 13  gr11.2632048
(raadsvoorstel 26 mei 2011)
Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket 13.gr11.2632048pdf (pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel



B1. RegioTram  gr11.2580288 en gr11.2594333
1. Voorlopig Ontwerp van tracédelen III en IV
2. Aanbestedingsleidraad plan van aanpak
3. Notitie Scope en Ambitie
(+ collegebrieven 5 april en 21 april 2011, op ver-

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 juni 2011

zoek van de ChristenUnie)

[Collegebrief - Resultaat aanbestedingsprocedure Regiotram.gr11.2580288 pdf](#) (pdf)

[Collegebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf](#) (pdf)

- B2.** Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp Voortgang RSP/REP, Regio Specifiek Pakket / Regionaal Economisch Programma
(op verzoek van de Stadspartij, 1-minuut-interventie)
[Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP \(15 juni\)](#) (pdf)
- B3.** Nieuwe nota Duurzame Mobiliteit en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer (na te zenden)
[Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf](#) (pdf)
[Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.gr11.2638608pdf](#) (pdf)
[Raadsvoorstel - Evaluatie gratis busweekend 2010 en voorstel 2011.gr11.2638610pdf](#) (pdf)
- B4.** Advies Ombudsman parkeersituatie Kop van Oost  gr11.2615476
(brief 10 mei 2011, + collegebrief 12 mei 2011: op verzoek van het CDA, 1-minuut-interventie)
[Collegebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf](#) (pdf)
- B5.** Verlenging titel Fairtrade  gr11.2564488
(collegebrief 17 maart 2011: op verzoek van de PvdD, 1-minuut-interventie)
[Collegebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf](#) (pdf)
- B6.** Duurzaam houtgebruik in bouwprojecten van de overheid, 'Van Oerwoud naar Overheid'
(brief Milieudefensie 7 april 2011 + brochure: op verzoek van de PvdD, 1-minuut-interventie)
[Bijlage - Brief en brochure Milieudefensie 12-04-2011](#) (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
[11-06-15-B&V-Lijst ingekomen stukken](#) (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 juni 2011

- C2. Vaststelling verslag 18 mei 2011
(idem v.w.b. verslag n.a.v. het besloten deel, separaat)
B&V-verslag 18 mei (pdf)

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2521396

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

Groningen, **12 MEI 2011**

Aan de raad,

We willen de bereikbaarheid van de stad waarborgen door onder meer de kwaliteit en daarmee het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen. Aspecten die de kwaliteit beïnvloeden zijn onder meer frequenties, snelheid, reisduur, tarifiering, comfort, informatie en betrouwbaarheid. Ons voornemen is om dynamische reizigersinformatie bij de haltes in te voeren. Dit is uitgebreid beschreven in het Meerjarenplan DRIS in Stad. Dit ligt ter inzage in de visietrommel. Onderliggend raadsvoorstel vormt een beknopte weergave van het Meerjarenplan DRIS in de Stad.

Ambitie.

Een dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS) vertelt OV-reizigers de actuele vertrektijd van hun bus, trein of tram. Wij zijn van mening dat goede reizigersinformatie essentieel is om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor meer reizigers. Hierdoor neemt het gebruik van deze duurzame vorm van mobiliteit toe, vormt het een beter alternatief voor de auto en verbetert het de bereikbaarheid van de stad. Dynamische reizigersinformatie is daarmee een belangrijk instrument bij de innovatie van openbaar vervoer en een visitekaartje voor de gemeente. Onze inzet is om de informatie op termijn te integreren met de RegioTram en de trein.

Bus	Richting	Vertrekt
4	Oosterpark	14 min
24	P+R CITYBUS	14 min
317	Groningen C.S.	30 min
8	Europapark	44 min
10:50		

In het meest recente onderzoek¹ (2009) "OV Klantenbarometer" is de informatievoorziening in Groningen en Drenthe door reizigers met het cijfer 4,2 als onvoldoende beoordeeld. De huidige reizigers willen dus beter geïnformeerd worden. En aangenomen mag worden dat potentiële klanten van het openbaar vervoer zich door de gebrekkige informatie laten weerhouden het openbaar vervoer te gebruiken. Wij vinden de huidige informatievoorziening met name op het Hoofdstation niet meer acceptabel voor deze tijd en niet passend bij de kwaliteitsverbeteringen die elders in het OV worden bereikt. Het ziet er verouderd uit, is moeilijk te vinden, lastig te lezen, niet actueel en voor veel reizigers niet begrijpelijk genoeg. Het is, vooral voor incidentele reizigers, een zoektocht om de juiste bus, het bijbehorende perron en de vertrektijd te

¹ De resultaten van de OV-klantenbarometer 2010 zijn 22 maart 2011 beschikbaar.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

2

vinden. Een DRIS-voorziening levert een belangrijke bijdrage om deze situatie te verbeteren.

Visie: Elke OV-reiziger heeft altijd en overal toegang tot bruikbare, relevante, actuele, betrouwbare, geïntegreerde en overzichtelijke reizigersinformatie.

Afbakening.

Binnen de reisinformatie wordt onderscheid gemaakt tussen statische reisinformatie (zoals het busboekje) en dynamische reisinformatie (zoals informatiepanelen en internet). Ook is van belang te onderscheiden op welk moment in de reis (voorbereiding, op de halte, in de bus, op de overstaphalte) de reiziger aan welke informatie behoefte heeft. Tenslotte kan de reizigersinformatie via verschillende media worden aangeboden, waaronder informatiepanelen, (mobiel) internet en sms. Met internet en sms-diensten zijn andere partijen bezig. Als gemeente concentreren we ons op de informatiepanelen en kiezen voor de volgende afbakening.

Scope: In het Meerjarenplan DRIS in Stad richten wij ons op de informatiepanelen bij bushaltes in de gemeente Groningen.

Keuzes.

In het Meerjarenplan DRIS in Stad maken we de volgende hoofdkeuzes.

1. Wij streven er naar om op termijn al onze 500 bushaltes te voorzien van DRIS-panels. Het huidige meerjarenplan richt zich op de eerste lichting van 150 haltes waar we budget voor verwachten te krijgen. De omvang van deze lichting is groot genoeg om schaalvoordeel te behalen en ook behapbaar genoeg voor beheersbare realisatie.
2. We kiezen ervoor om aan te sluiten bij landelijke initiatieven, zoals een centraal systeem voor het aanleveren van de reisinformatie, een landelijke standaard voor het koppelen aan dat systeem, en een landelijke richtlijn voor het presenteren van de informatie.
3. We streven naar optimale afstemming qua tijd, inhoud en vormgeving met DRIS-projecten voor tram en regio, zonder projectmatige afhankelijkheden te creëren. Dit betekent dat de partijen zoveel mogelijk overeenstemming bereiken, terwijl elk van de projecten zelfstandig beheersbaar blijft.
4. Binnen de gemeente is het Parkeerbedrijf de meest aangewezen partij om de regie over het beheer en onderhoud te voeren. Het informatiebeheer wordt op dit moment voor de hele regio bewaakt door het OV-bureau. Ook voor de overige beheertaken onderzoeken we samen met de regio of het voordelen biedt om deze regionaal te beleggen.
5. Voor de ruimtelijke inpassing streven wij naar één familie DRIS voor bus en tram (eenheid en herkenbaarheid in kleur, materiaal en inrichting), maar wel apart herkenbaar. Daarnaast streven we er naar om haltevoorzieningen zoveel mogelijk overzichtelijk te integreren. Dus geen "mastenparade" met alle voorzieningen op een eigen mast, maar ook niet alles op één mast waardoor het overzicht weg zou zijn.

5

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

3

6. Wij kiezen er voor om op de OV-knooppunten als eerste van DRIS-panelen te voorzien. Dit betreft de dynamo's, de P+R-locaties, de stations, de belangrijkste overstaplocaties en de haltes bij belangrijke voorzieningen. In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht van de haltes opgenomen.
7. Wij kiezen er voor om de knooppunten te voorzien van grafische panelen met uitgebreidere presentatiemogelijkheden dan de puur tekstgeoriënteerde LED-panelen. Grafische panelen zijn flexibel aan te passen aan huidige en toekomstige presentatiewensen. De extra mogelijkheden van grafische panelen komen hier beter tot zijn recht. Het aantal panelen varieert op basis van de complexiteit van die halte. Voor de minst complexe haltes volstaat één enkel paneel, terwijl er op de meest complexe halte zoals het Hoofdstation behoefte is aan drie panelen, ingedeeld naar richting "Stad", "Ommeland" en "Landelijk". Alle overige haltes willen we voorzien van LED-panelen.

Financiën.

We willen alle 500 haltes in de stad voorzien van een DRIS-paneel. Het huidige Meerjarenplan richt zich op de eerste lichting van 150 haltes. Tussen nu en 2013 willen wij bij de eerste 150 haltes in de gemeente Groningen DRIS-panelen plaatsen. De totale kosten van 150 haltes bedragen € 1,7 miljoen. Dat is inclusief aanschaf, plaatsing en 7 jaar beheer en onderhoud van DRIS-panelen.

Onderstaande tabel toont de begroting. Deze is gebaseerd op het aantal haltes dat we willen voorzien van een DRIS-paneel en op stuksprijzen die zijn afgeleid van projecten elders in het land.

Type paneel	Aantal haltes	Stuksprijs	Investering
Grafisch overzichtspaneel	9	€ 16.500	€ 148.500
Aanschaf		€ 10.500 per stuk	
Plaatsing		€ 1.500 per stuk	
Exploitatie		€ 4.500 per stuk	
LED haltepaneel	141	€ 8.700	€ 1.226.700
Aanschaf		€ 6.000 per stuk	
Plaatsing		€ 1.000 per stuk	
Exploitatie		€ 3.000 per stuk	
Projectkosten			€ 310.000
Projectleiding	150 dagen	€ 1.000	
Specialisten	200 dagen	€ 800	
Totaal			€ 1.685.200
Totaal aantal panelen		150	
Gemiddelde investering per paneel		€ 11.234	

Het beoogde budget voor het realiseren van 150 haltes bedraagt € 1.685.200,--.

De financiële middelen komen deels uit de OV-voorziening gemeente Groningen, het MIP en RSP. De OV-voorziening is beschikbaar, het budget van het MIP en RSP dient nog beschikbaar te worden gesteld.

6

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

4

Op basis van de meerjarenplannen DRIS van de stad Groningen en de twee provincies is in het RSP een bedrag van 3 miljoen euro genomen voor DRIS, gekoppeld aan 1 miljoen euro uit het MIP Regio Groningen-Assen en 2 miljoen euro eigen bijdrage van de gemeenten (co-financiering). In RSP-verband is de afspraak gemaakt dat de gemeente Groningen is vrijgesteld van deze co-financiering, omdat de gemeentelijke bijdrage reeds op programmaniveau is geregeld. Gezien de kostenbegrotingen van de provincies Groningen, Drenthe en stad Groningen is financiering van alle drie de plannen binnen deze 6 miljoen euro haalbaar. In regionaal verband wordt een voorstel voorbereid voor de meest effectieve onderlinge verdeling van de beschikbare middelen. Wij gaan voorlopig uit van 1,2 miljoen euro uit het RSP en 0,4 miljoen euro uit het MIP Regio Groningen-Assen.

Onze ambitie is om uiteindelijk alle 500 haltes in de stad van DRIS-panelen te voorzien. Binnen het RSP is daar nu nog geen financiële ruimte voor. Afhankelijk van het beschikbaar komen van meer RSP-middelen en/of de onderuitputting van de beschikbare 3 miljoen zal de vervolgfase worden geïnitieerd.

Onderstaand overzicht beschrijft het beoogde budget en de opbouw ervan:

Dekking	Bedrag
OV-voorziening gemeente Groningen	€ 100.000,--
MIP Regio Groningen-Assen	€ 400.000,--
RSP ZZL TB	€ 1.200.000,--
<hr/>	
Totaal	€ 1.700.000,--

We stellen voor om nu al € 50.000,-- te onttrekken aan de OV-voorziening voor de eerste fase van planvorming en het regelen van de financiering.

Op het moment dat de eerste planvorming is afgerond en de resterende financiering definitief is, komen we bij u terug met een aanvraag voor een uitvoeringsbudget.

Regionale afstemming.

Begin 2010 is binnen het Verkeer en Vervoer Beraad (een beraad met alle Groninger gemeenten over verkeers- en vervoersvraagstukken) groen licht gegeven om een DRIS-beleid voor de hele provincie Groningen verder uit te werken. Dit heeft geleid tot een eerste inventarisatie door het OV-bureau van de haltes in de regio, die voor DRIS-panelen in aanmerking komen en het uitwerken van een financieel dekkingsplan om de vereiste investering mogelijk te maken. In de provincie Drenthe loopt een vergelijkbaar proces. Het opstellen van een Meerjarenplan is niet door het OV-bureau opgepakt. Het OV-bureau acht zich alleen verantwoordelijk voor het vervoer en niet voor de haltes, abri's en reisinformatie. Het OV-bureau is daarom ook niet verantwoordelijk voor de dynamische reisinformatie bij haltes. Wel verzorgen zij inmiddels de dynamische informatievoorziening in de bussen.

De provincies Groningen en Drenthe hebben dezelfde keuzes als de gemeente gehanteerd. Alle partijen pakken DRIS afzonderlijk op. We streven naar een zo optimaal mogelijke afstemming qua tijd, inhoud en vormgeving.

7

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

5

De eerste stappen om in de stad DRIS in te voeren zijn al gezet. Zo zijn alle bussen van Qbuzz met ingang van de nieuwe concessie in december 2009 voorzien van boordcomputers en GPS. Dit is de basis om DRIS mogelijk te maken. Door een samenwerking met andere concessieverleners in nationaal verband is een centraal computersysteem gerealiseerd dat actuele informatie van alle bussen in Groningen en Drenthe verzamelt, bewerkt en verspreidt. Zo weten wij precies welke bus zich waar bevindt, hoeveel die afwijkt van de dienstregeling en wat de verwachte aankomsttijd bij de volgende haltes is. Uit deze informatie kan alle actuele informatie gehaald worden om de reizigers op haltes van dynamische reisinformatie te voorzien. Een eerste toepassing van DRIS is de actuele informatie over de volgende haltes met aankomsttijd op schermen in de bussen van Qbuzz. In de gemeente Groningen is begin 2011 een DRIS gerealiseerd voor P+R Hoogkerk.

Beheer & Onderhoud.

De kwaliteit van de reizigersinformatie is cruciaal voor het slagen van een DRIS. Net als bij ander straatmeubilair neemt de bruikbaarheid van informatiepanelen af door slijtage en vandalisme, met negatieve gevolgen voor het vertrouwen in en de waardering van het DRIS. Een vies, beschadigd, of slecht functionerend informatiepaneel nodigt bovendien eerder uit tot vandalisme dan een schoon en goedwerkend paneel. Het is daarom noodzakelijk om de informatiepanelen goed te beheren en te onderhouden om de vereiste kwaliteit te kunnen waarborgen.

Als we ervoor kiezen om zelf de regie te voeren over het beheer en onderhoud van de panelen dan ligt het voor de hand dat deze regie komt te liggen bij het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een verkeersmanagementafdeling die verantwoordelijk is voor de verkeerssystemen die dagelijks draaiende moeten worden gehouden.

Fasering.

Het ligt voor de hand om met het realiseren van overzichtspanelen te starten op plaatsen waar deze het meest nodig zijn. Verder past het beoogde budget voor de overzichtspanelen binnen de al aanwezige financiële middelen (fase 1). In fase 2 worden vervolgens de haltes, die niet beïnvloed worden door overige projecten, voorzien van een DRIS-paneel. Tenslotte worden in fase 3 DRIS-panelen gerealiseerd op haltes, die in eerste instantie niet meegenomen konden worden vanwege complicatie in planning en afhankelijkheden.

We hanteren de volgende planning.

	Start	Oplevering
Fase 1	mei 2011	mei 2012
Fase 2	maart 2012	maart 2013
Fase 3	december 2012	december 2013

In fase 1 wordt tevens een projectorganisatie ingericht. Deze projectorganisatie zorgt voor de planvorming en de uitrol van de DRIS-panelen binnen de gemeentegrenzen.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem . . .

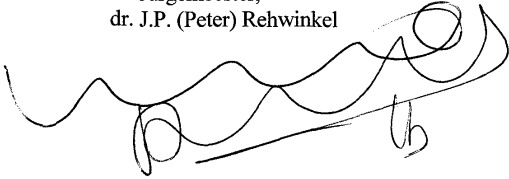
6

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

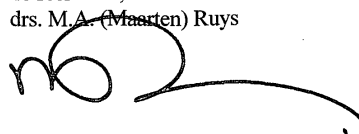
- I. de kosten voor het Meerjarenplan DRIS vast te stellen op € 1,7 miljoen;
- II. een voorbereidingsbudget van € 50.000,-- beschikbaar te stellen voor de verdere planvorming;
- III. dit te dekken uit de OV-voorziening gemeente Groningen;

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2594753

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Dynamisch verkeersmanagement/Mobiliteitsaanpak Pakket 13

Groningen, **26 MEI 2011**

Aan de raad,

Inleiding.

In het bestuurlijk overleg MIRT op 29 oktober 2008 zijn in het kader van de Mobiliteitsaanpak, Actieprogramma wegen, afspraken gemaakt over een pakket benuttingsmaatregelen voor het optimaliseren van het zuidelijk deel van de ringweg Groningen. Dit is het zogeheten Pakket 13 van het Actieprogramma wegen, in dit raadsvoorstel kortweg aangeduid als Pakket 13. In juli 2009 is hiervoor een bestuurlijke intentieovereenkomst ondertekend door ons en de overige betrokken partijen. Met onze brief van 18 september 2009, met kenmerk RO 09.2022183 hebben wij uw raad hierover en over de inhoud van het Pakket 13 eerder al geïnformeerd.

De maatregelen in het Pakket 13 zijn verder onderzocht en uitgewerkt. Met dit raadsvoorstel informeren wij u over het resultaat van deze uitwerking en vragen wij u krediet te verlenen voor de realisatie van het gemeentelijke aandeel van de maatregelen.

Het Pakket 13 bestaat uit vijf maatregelen:

Maatregel

1. MMRI (multimodale reisinformatie) P+R Hoogkerk
2. 5 BermDRIPs op de T structuur A7/A28
3. 12 extra Incident Management camera's rondom Groningen
4. Optimalisatie VRI-keten Julianaplein – Europaplein:
 - a. slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten;
 - b. maatregelen bereikbaarheid Euroborg bij evenementen;
 - c. inzet mobiele tekstkarren.
5. MMRI P+R Haren

De totale kosten van dit pakket worden geraamd op € 4.042.055,- (inclusief BTW). In het BO-MIRT oktober 2008 is afgesproken dat het ministerie van V&W hieraan € 2 miljoen euro bijdraagt, onder de voorwaarde dat de regionale overheden een gelijk bedrag beschikbaar stellen. In een bestuurlijke intentieverklaring zijn medio 2009 afspraken gemaakt over de financiële dekking van de regionale bijdrage, onder voorbehoud van accordering door raad en staten en de stuurgroep Regio Groningen-Assen. De volgende verdeling is afgesproken:

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

2

Dekkingsafpraak	Bedrag incl. BTW	Bedrag excl. BTW
Provincie Groningen	€ 1.000.000,--	
Provincie Drenthe	€ 200.000,--	
Gemeente Groningen	€ 400.000,--	
Regio Groningen-Assen	€ 442.055,--	
Totaal	€ 2.042.055,--	€ 1.716.000,--

Rijkswaterstaat Noord-Nederland is opdrachtgever voor de maatregelen 2 en 3. De regionale partijen realiseren gezamenlijk de maatregelen 1 + 4 + 5. Gemeente Groningen is daarin verantwoordelijk voor de maatregelen 4a en 4b. De maatregelen 1, 4c en 5 worden gerealiseerd door de provincie Groningen.

In dit raadsvoorstel gaan wij in op de maatregelen 4a en 4b. Informatie over de overige maatregelen is opgenomen in bijlage 1.

Pakket 13 als eerste stap van een uitgebreider pakket mobiliteits- en verkeersmanagement.

We staan aan de vooravond van ingrijpende reconstructies op het gebied van bereikbaarheid zoals de aanleg van regi ترامlijn 1 + 2, projecten rond het hoofdstation, reconstructie van het Herewegviaduct en het Emmaviaduct en reconstructie van de ringwegen. Om op die situatie goed voorbereid te zijn, is mobiliteits- en verkeersmanagement een belangrijk instrument. Enerzijds om maximaal de potenties van het openbaar vervoer en de P+R-voorzieningen te benutten. Anderzijds om het wegverkeer, het openbaar vervoer en de hulpdiensten goed te informeren, geleiden en eventueel dwingend te sturen.

Pakket 13 biedt de mogelijkheid om, met hulp van een bijdrage van het ministerie van Infrastructuur & Milieu, een eerste belangrijke stap te zetten voor wat betreft instrumentarium voor mobiliteits-/verkeersmanagement rond de Zuidelijke Ringweg Groningen. Met maatregelen op het snijvlak van openbaar vervoer en autoverkeer en op het snijvlak van hoofd- en onderliggend wegennet.

Deze maatregelen blijven ook op termijn van groot belang, als de werkzaamheden aan de ring gereed zijn. In het relatief grofmazige hoofdwegennet in en rond de stad hangt de bereikbaarheid sterk af van het functioneren van de ringwegen. De maatregelen maken het bijvoorbeeld mogelijk om bij problemen op het ene deel van de ring snel een omleiding via het andere deel van de ring in te stellen.

Maatregel 4: Optimalisatie VRI-keten Julianaplein – Europaplein.

Het traject Julianaplein - Europaweg is het drukste deel van de Zuidelijke Ringweg. De doorstroming op deze weg en de toeleidende Europaweg is regelmatig problematisch. Er zijn verschillende "kranen" aanwezig waarmee de hoeveelheid verkeer geregeld kan worden, die dit traject in- en uitrijdt. Die kranen zijn de verkeerslichten op het Julianaplein, bij de Hereweg en bij de Europaweg. Daarnaast zijn er de verkeerssignalering op de Zuidelijke Ringweg ter hoogte van het Europaplein en op korte afstand de verkeerslichten Europaweg/Boumaboulevard (ontsluiting Euroborg) en de Europaweg/Sontweg (verkeer vanaf UMCG en IKEA e.o.).

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

3

Al deze kranen moeten eerst op zichzelf goed functioneren. Daarna kan door slim te spelen met die kranen de verkeersafwikkeling gunstig beïnvloed worden, naar gelang de situatie die zich voordoet. Zo zou je na afloop van een wedstrijd in Euroborg andere stromen voorrang kunnen geven dan in een reguliere avondspits of in een situatie met een ongeval of wegwerkzaamheden. Dit onderdeel van pakket 13 is bedoeld om daarvoor maatregelen uit te denken om de beschikbare wegcapaciteit op dit traject maximaal te kunnen benutten. Aandachtspunt daarbij is de toekomstvastheid van maatregelen aangezien de situatie vanaf 2015 wijzigt door de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Voor verbetering van de doorstroming op de Zuidelijke ringweg zijn zowel de reguliere situatie als bijzondere gebeurtenissen zoals evenementen (bv. voetbal in de Euroborg) relevant. Dit onderdeel van Pakket 13 hebben wij daarom uitgewerkt in de volgende deelmaatregelen:

- a. slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten;
- b. maatregelen bereikbaarheid Euroborg bij evenementen;
- c. inzet mobiele tekstkarren.

Maatregelen a. en b. worden door de gemeente Groningen uitgevoerd. Maatregel c. is verantwoordelijkheid van de provincie Groningen.

Maatregel 4a: Slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten.

Het Groene Golf Team¹ heeft de VRI-keten Julianaplein-Europaplein doorgelicht met inbegrip van de kruispunten Europaweg-Griffeweg-Sontweg en Europaweg-Boumaboulevard. Het team adviseert een aantal samenhangende maatregelen om de verkeersafwikkeling in de reguliere situatie op dit traject te verbeteren:

- instellingen verkeerslichten Julianaplein nog verder optimaliseren zodat de beschikbare rijstroken en groentijden maximaal worden benut. De winst in de ochtendspits moet vooral ten goede komen aan het verkeer vanaf Drachten en Assen, met een eerlijke verdeling van de wachtrijen. De winst in de avondspits moet vooral ten goede komen aan het verkeer dat komend uit oostelijke richting bij het Julianaplein linksaf slaat richting Assen;
- bij het Europaplein spelen meerdere zaken. Zo lijkt het oprijden van verkeer naar de Zuidelijke Ringweg richting Assen/Drachten beter te kunnen. Nu voegt dit verkeer onnodig abrupt in en zorgt voor veel verstoring van verkeer dat al op de ring rijdt. Het invoegen op de Zuidelijke Ringweg kan met eenvoudige maatregelen soepeler gebeuren (inzet aanwezige verkeerssignalering, doorgetrokken middenstreep hoofdrijbaan, dosering met aanwezige verkeerslichten). Dit komt ten goede aan het verkeer vanaf het UMCG/Binnenstad-Oost stad uit. Daarnaast is verbetering van de verkeersregeling nodig om wachtrijvorming op de afrit vanuit de richting Assen/Drachten te minimaliseren. De verkeersregeling wordt eind 2011 in zijn geheel vervangen (dit is regulier onderhoud en geen onderdeel van dit Pakket 13);
- tenslotte is een sterke verbetering van de verkeerslichten Europaweg-Griffeweg-Sontweg mogelijk, wat in de ochtend- en avondspits zorgt voor veel meer

¹ Team met specialisten ingesteld en ter beschikking gesteld door het ministerie van I&M voor het doorlichten en aanpassen van verkeersregelinstanties.

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

4

capaciteit en betere doorstroming. Hiervoor zijn modernisering van de verkeersregelautomaat en beperkte infrastructurele aanpassingen nodig.

Het Groene Golf Team signaleert dat het traject erg druk is en de verkeerslichten zwaar belast zijn. Wijzigingen in de verkeersstromen kunnen daardoor relatief grote effecten hebben. Daarom beveelt het team aan de verkeerslichten periodiek opnieuw door te lichten en opnieuw af te stellen, zeker na iedere wijziging in de omgeving en voorts standaard ieder half jaar tot een jaar.

Het Groene Golf Team komt tot de conclusie dat het hard aan elkaar koppelen van de verschillende verkeersregelinstallaties op de onderzochte keten niet is aan te bevelen. De afstanden zijn te groot en de verkeersbelasting is te hoog. Hard koppelen zou daardoor een averechts effect hebben en de totale doorstroming verslechteren. Daarnaast verliest zo'n investering weer zijn waarde als over enkele jaren de ombouw van de Zuidelijke Ringweg start.

Na instemming kunnen de aanpassingen worden doorgevoerd. Voor meer inzet van de aanwezige verkeerssignalering zijn geen infrastructurele aanpassingen, maar wel gezamenlijke afspraken met betrokken partijen nodig, vast te leggen in een regelscenario. Voor nadere analyse en uitwerking van deze maatregel is binnen de Mobiliteitsaanpak bijzondere capaciteit gerealiseerd (overkoepelende pakketten 18 t/m 20).

Maatregel 4b: bereikbaarheid Euroborg bij evenementen.

De Euroborg ligt op korte afstand van de stad en de ringweg Groningen. De grootste verkeersaantrekkende evenementen zijn de voetbalwedstrijden van FC Groningen. Van de 22.000 supporters komen er zo'n 5.000 op de fiets. Sinds de opening van het station Europapark is het gebruik van openbaar vervoer flink toegenomen, maar de meeste supporters komen met de auto, zowel uit stad als regio. Dat zijn steeds 5.000 à 6.000 auto's. De wedstrijden leiden tot een piek in de verkeersdruk voorafgaand aan en na afloop van het evenement, met als gevolg congestie op de ringweg en toeleidende wegen.

Een experimenteel regelscenario in de eerste maanden van 2011 met gewijzigde instructie aan verkeersregelaars, een tekstkar die bezoekers naar de juiste parkeerlocatie verwijst en een extra inrit van de parkeergarage onder het stadion was bemoedigend: de instroom van supporters verloopt veel vlotter. Daarnaast is uit observaties gebleken dat ook tijdens de uitstroom van bezoekers verbetering mogelijk is. Het toevoegen van de ontsluiting P+R Europapark op het kruispunt Boumaboulevard begin 2012 leidt ook weer tot een nieuwe situatie. Onlangs hebben we u al per brief geïnformeerd over de resultaten en het voortzetten van dit experiment en het omzetten in een permanent regelscenario voor evenementen. De volgende maatregelen zijn daarvoor nodig:

- blijvende inzet van extra inrit parkeergarage;
- vervanging mobiele tekstkar door permanent dynamisch informatiepaneel langs afrit Europaplein;
- verbetering scheiding en sturing bezoekersstromen nabij stadion (dynamisch informatiepaneel/instructie verkeersregelaars);

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

5

- toevoeging afgestemde verkeersregelprogramma's voor evenementsituaties voor kruispunten Boumaboulevard en Europaplein, in samenhang met verkeerssignalering Zuidelijke Ringweg;

Tussen betrokken partijen moeten afspraken worden gemaakt over gecoördineerde inzet van de maatregelen. Deze afspraken worden vastgelegd in een te ontwikkelen regelscenario.

Beheer en Onderhoud.

De maatregelen 4a en 4b, uitgevoerd door de gemeente Groningen, hebben geen gevolgen voor beheer en onderhoud, met uitzondering van het dynamisch informatie-paneel langs afrit Europaplein. In de begroting is opgenomen een bedrag voor beheer en onderhoud voor de eerste 4 jaar. Deze termijn is standaard voor alle projecten uit de Mobiliteitsaanpak. Uitgangspunt is dat daarna dit beheer en onderhoud structureel ingevuld kan worden, met ruimte om de contracten aan te passen aan de eisen die wij dan vanuit die organisatie stellen.

Uitvoering.

Vorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats in 2011/2012. Alle maatregelpakketten uit de Mobiliteitsaanpak moeten in 2012 gerealiseerd zijn. Het tijdspad voor de gemeentelijke deelprojecten is daarom als volgt:

- opstellen projectplan vervolg juli 2011
- opstellen bestekken projectonderdelen najaar 2011
- aanbesteding en gunning 1e kwartaal 2012
- realisatie en testen 2e en 3e kwartaal 2012

Financiën.

In onderstaande tabel is een begroting gegeven van de investeringskosten van de door gemeente Groningen te realiseren maatregelen uit Pakket 13:

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
4: VRI-keten Julianaplein-Europaplein	
a. slimme aanpassingen verkeerslichten/kruispunten	€ 240.000,--
b. maatregelen bereikbaarheid Euroborg evenementen	€ 191.000,--
Totaal	€ 431.000,--

Een nadere specificatie van de kosten per onderdeel en een overzicht van de kosten van de overige maatregelen zijn opgenomen in bijlage 2.

De dekking van de kosten is als volgt:

Dekking	Bedrag (excl. BTW)
Bijdrage gemeente Groningen aan pakket 13, uit BDU 2011	€ 336.134,--
Bijdrage regio Groningen-Assen	€ 94.866,--
Totaal	€ 431.000,--

De aanvraag BDU 2011 voor Pakket 13 is inmiddels door de provincie aan ons toegekend. De bijdrage van de regio Groningen-Assen wordt aangevraagd zodra we tot realisatie overgaan. Basis hiervoor is de gemaakte afspraak hierover met de regio

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

6

Groningen-Assen in de gezamenlijke intentieverklaring Mobiliteitsaanpak Pakket 13, juli 2009.

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging 2011						
Naam voorstel		Dynamisch Verkeersmanagement / Mobiliteitsaanpak Pakket 13				
Incidenteel / Structureel		Incidenteel				
Soort wijziging		Investering				
Tijdsplanning krediet		2011-2012				
Dfvr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Ruimten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve
7.3	Auto	431.000	431.000	-	-	-
Totale begrotingswijziging		431.000	431.000	-	-	-

Dit voorstel is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking met de provincie Groningen en Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. in te stemmen met de voorbereiding en realisatie van de voorgestelde regionale maatregel VRI-keten Julianaplein-Europaplein, bestaande uit maatregel 4a "Slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten" en 4b "bereikbaarheid Euroborg bij evenementen" ingevolge Pakket 13 van de Mobiliteitsaanpak, Actieprogramma Wegen;
- II. de totale kosten (inclusief plankosten) voor het project "DVM, Pakket 13, VRI-keten Julianaplein-Europaplein" te bepalen op € 431.000,-;
- III. de kosten te dekken uit de middelen BDU 2011 (€ 336.134,-) en de bijdrage van de regio Groningen-Assen (€ 94.866,-);
- IV. voor het project "DVM, Pakket 13, VRI-keten Julianaplein-Europaplein" voor de jaren 2011 en 2012 een uitvoeringskrediet van € 431.000,- beschikbaar te stellen;
- V. de gemeentebegroting 2011 te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. A.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

BIJLAGE 1

Vervolg conceptraadsvoorstel

BIJLAGE 1: Beschrijving overige deelprojecten Pakket 13

In deze bijlage zijn de overige deelprojecten, uitgevoerd door Rijkswaterstaat en Provincie Groningen, nader toegelicht.

Maatregel 1 en 5: Multi-Modale Reisinformatie langs A7 en A28 bij P+R Hoogkerk en P+R Haren
Een knelpunt bij openbaar vervoer en P+R is het gebrek aan inzicht van deze vervoerssystemen bij veel reizigers. Dienstregelingen, bedieningstijden, routes en haltes etc. maken dat reizigers behoorlijke inhoudelijke bagage moeten hebben om zorgeloos met deze systemen te reizen. Om het gebruik te bevorderen is het essentieel dat de informatie voor het oprapen ligt. Dit kan onder andere door het aanbieden van actuele en niet te vermijden informatie over de P+R aan de weggebruikers op de snelweg. Daarbij gaat het om het bieden van actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de reistijd met auto of met de P+R naar het stadscentrum. Ook kan het aantal minuten voor de eerste komende bus worden gepresenteerd aan de automobilist. De maatregelen bestaan eruit dat dynamische borden langs de snelweg worden geplaatst die deze actuele informatie bieden. Dit is aanvullend aan de dynamische reisinformatie die op de transferia zelf gegeven zal worden aan de reizigers ter plekke.

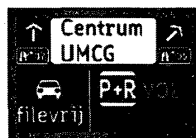
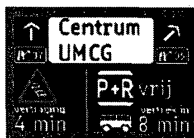
Ten tijde van de ontwikkeling van pakket 13 was er een globaal beeld van deze maatregel: "dusdanige informatie over weg en openbaar vervoer langs de snelweg zetten dat dit het gebruik van de P+R's stimuleert". Welke informatie dat precies zou moeten zijn, in welke vorm die gepresenteerd zou moeten worden, welke technische oplossingen daarvoor nodig zouden zijn en hoe dat georganiseerd zou moeten worden was nog onduidelijk. Ook in den lande zijn er geen kant en klare oplossingen die passen op onze situatie. Daarom is een definitiestudie uitgevoerd om op dit soort vragen antwoorden te krijgen. Op basis daarvan kan besluitvorming door de provinciale staten plaatsvinden om de verdere voorbereiding en realisatie ter hand te nemen.

Samenvattend wordt op basis van deze studie het volgende voorgesteld. Uit eerdere projecten blijkt dat de kwaliteit van de parkeervoorziening en het OV van doorslaggevend belang zijn voor het succes van een P+R-locatie. Parkeermogelijkheden op de bestemming zijn voor automobilisten de belangrijkste drijfveer om over te stappen op het OV. Naast reisinformatie is marketing van belang om OV aantrekkelijker te maken voor automobilisten. Deze Multi-Modale reisinformatie (MMRI) wordt getoond met dynamische informatiepanelen.

De informatieanalyse in de definitiestudie leidt tot de volgende aanbevelingen:

- Toon tijdens de spits reistijden van het OV vs de auto en beschikbaarheid van parkeerplaatsen op geografische wijze (i.e. een eenvoudige plattegrond);
- Toon op werkdagen overdag (buiten de spits) informatie over kosten van het OV vs de auto en beschikbaarheid van parkeerplaatsen in tabelvorm;
- Toon 's avonds en in het weekend informatie over kosten en beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor recreatieve bestemmingen in tabelvorm;
- Reserveer in alle gevallen ruimte voor aanvullende informatie.

In de definitiestudie zijn verschillende beeldtalen onderzocht: tekstueel, schematisch, tabel en plattegrond. We kiezen voor een groeiscenario waarbij we ons in eerste instantie beperken tot de schema-indeling:



Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

Vervolg concepturaadsvoorstel

Dit is de maximale informatie die op een dergelijk paneel langs de weg getoond kan worden, die mensen bij het passeren nog tot zich kunnen nemen. Nadat de MMRI's een jaar operationeel zijn geweest, plannen we een evaluatie en heroverweging in. We kijken dan hoe de MMRI's gefunctioneerd hebben, hoe ze geëvalueerd werden door de reizigers, welke aanvullende informatiebronnen beschikbaar zijn gekomen, en wat de concrete plannen en planning zijn voor de herinrichting van de zuidelijke ringweg. Op basis van deze evaluatie bepalen we of en hoe we de presentatievorm aanpassen en/of uitbreiden.

We kiezen voor de volgende organisatie:

- de provincie Groningen treedt op als opdrachtgever voor de realisatie van de MMRI's;
- aan Rijkswaterstaat wordt opdracht gegeven de twee benodigde bermdrips te plaatsen en technisch te beheren;
- aan GOVI² wordt opdracht gegeven om de zogeheten MMRI-server te maken die alle benodigde informatie combineert en verwerkt tot een presentatieplaatje. Ook het ketenbeheer (van "komt de benodigde informatie nog binnen?" tot en met "gaat er een goed presentatieplaatje naar buiten?") wordt bij GOVI belegd;
- feitelijk aansturing van de MMRI's gebeurt via de Verkeerscentrale Noord- en Oost-Nederland³: zij ontvangen het presentatieplaatje van GOVI en sturen dit door naar de MMRI's die langs de kant van de weg staan. Via protocollen worden afspraken gemaakt of er bijzondere situaties (bijvoorbeeld calamiteiten) zijn waarin andere afgesproken boodschappen getoond worden;
- beheermanagement (contractbeheer) leggen we bij de provincie Groningen

Bij de betreffende organisaties is de principiebereidheid aanwezig om deze rol te vervullen.

Maatregel 2: BermDRIPs op de T-structuur A7 / A28

Met een Dynamisch Reizigers Informatie Panel (DRIP) kan de automobilist direct van allerlei informatie worden voorzien. Het kan gaan om omleidingen, attenderen op alternatief vervoer en informatie over de verkeerssituatie bij evenementen. Door het plaatsen van 5 van deze panelen op de rijkswegen richting Groningen is het mogelijk een directe communicatie te hebben als wegbeheerder naar de weggebruiker. In eerste instantie wordt de informatie gevoed door een verkeersleider in een verkeerscentrale, maar in de toekomst is het mogelijk om automatische gegenereerde boodschappen uit te zenden over opdoemende files etc. Toekomstperspectief is dat in vervolg op pakket 13 dergelijke panelen ook op de overige toeleidende wegen naar de ring worden geplaatst, zodat een sluitend systeem ontstaat.

Maatregel 3: Extra camera's voor incident management rondom Groningen

20% van het fileleed (voertuigverliesuren) in Nederland wordt veroorzaakt door ongevallen en incidenten. Dit zijn juist de onvoorziene en in lengte snel oplopende files die onverwachts de planning van een reis doorkruisen en zo leiden tot frustratie bij de automobilisten. In de Groninger situatie is de Zuidelijke Ringweg een onmisbare schakel in de bereikbaarheid van de stad. Als er een ongeval of een pechgeval optreedt werkt de overlast van uitwijkend verkeer door als een olievlek op het onderliggend wegennet. Daar komt bij dat het aantal incidenten op de Zuidelijke Ringweg relatief groot is.

Om eerder en adequater in te grijpen is actueel en goed zicht op de situatie ter plekke nodig. Incident Management camera's geven dat zicht en maken het mogelijk direct in te grijpen en weginspecteurs, hulpdiensten en bergers gericht op pad te sturen. In een eerste tranche zijn reeds een aantal camera's geplaatst. Maatregel 3 in dit pakket betreft een uitbreiding op de reeds door Rijkswaterstaat geplaatste camera's op de A7 en A28 rondom Groningen. Tevens kunnen de camera's gebruikt worden voor vormen van data winning. Ook dit is een maatregel die in een vervolg uitgebreid kan worden naar het overige deel van de ring.

² GOVI is de organisatie die ook zorgt voor de dynamische reisinformatie in de bussen en op de bushaltes.

³ Deze verkeerscentrale heeft reeds het dagelijks toezicht op de Zuidelijke Ringweg via bestaande en nieuwe camera's en telapparatuur en zorgt voor de aansturing van weginspecteurs, hulpdiensten en alle nieuw te plaatsen bermdrips.

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

Vervolg concepturaadsvoorstel

Maatregel 4c: Inzet mobiele tekstkarren

De Zuidelijke Ringweg Groningen is de drukste schakel in de ring Groningen. De ring fungeert als dé verbindende schakel in het regionaal en stedelijk wegennet. De situatie is de komende jaren niet stabiel. Op de Noordelijke- en Oostelijke Ringweg zijn reconstructies gepland, maar ook op invalswegen als de Hereweg en het Emmaviaduct. Daar komt nog bij de aanleg van de regio-tram (lijn 1+2) en openbaar vervoerprojecten rond het hoofdstation.

In al deze situaties is er behoefte aan een mobiel systeem waarmee reisinformatie (routes, reistijden) gegeven kan worden, afgestemd op de situatie. In het vroege voorjaar van 2011 is ervaring opgedaan met een mobiel systeem van tekstkarren en bluetooth-meetsysteem. Het systeem kan snel verplaatst en aangepast worden op wijzigende situaties.

Voorgesteld wordt ten laste van pakket 13 een zestal tekstkarren aan te schaffen en de abonnementskosten te dekken voor het eerste jaar voor data-inwinning en aansturing/configuratie van de tekstkarren.

Het systeem is de komende jaren primair bedoeld voor projecten in en direct rond de stad Groningen met een bovenlokale impact op de bereikbaarheid van de stad.

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitpakket ...

BIJLAGE 2

Vervolg conceptraadvoorstel

BIJLAGE 2: Begroting maatregelen regionaal deel pakket 13

Totaal regionaal deel pakket 13

In onderstaande tabel is de begroting gegeven van de investeringskosten van het regionaal deel van pakket 13. De kosten zijn per onderdeel verder gespecificeerd in bijlage 1.

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
1 & 5: Multimodale Reisinformatie (MMRI's)	€ 1.080.000,-
4: VRI-keten Julianaplein-Europaplein	
a. slimme aanpassingen verkeerslichten/kruispunten	€ 240.000,-
b. maatregelen bereikbaarheid Euroborg evenementen	€ 191.000,-
c. inzet mobiele tekstkarren	€ 205.000,-
Totaal	€ 1.716.000,-

Het totaalbedrag van € 1.716.000,- voor alle maatregelen van de regionale partijen is taakstellend. Tegenvallers moeten binnen het project worden opgevangen. Binnen het pakket wordt daarom voorrang gegeven aan de structurele maatregelen MMRI's (maatregel 1 en 5), slimme aanpassing verkeerslichten/kruispunten (maatregel 4a) en maatregelen bereikbaarheid evenementen Euroborg (maatregel 4b). Het onderdeel 'inzet mobiele tekstkarren' (maatregel 4c) wordt pas gerealiseerd na aanbesteding van de andere onderdelen, als zeker is dat de financiële ruimte in het project dit toelaat. Dit onderdeel kan desondanks wel voor 31 december 2012 afgerond worden, omdat realisatie van dit onderdeel weinig tijd kost. Als er ten opzichte van deze begroting aanbestedingsvoordelen zijn, dan kunnen daarmee meerdere jaren data-inwinning en aansturing/configuratie voor de tekstkarren worden gefinancierd.

De gemeente Groningen is opdrachtgever voor de onderdelen Slimme aanpassingen verkeerslichten/kruispunten en Bereikbaarheid Euroborg bij evenementen, geraamd op € 431.000,-. Provincie Groningen is opdrachtgever voor de onderdelen MMRI's en Mobiele tekstkarren, geraamd op € 1.285.000,-.

Begroting per maatregel

Hierna is per onderdeel de begroting van de investeringskosten weergegeven (bedragen exclusief BTW).

Maatregel 1 en 5: Multi-Modale Reisinformatie langs A7 en A28 bij P+R Hoogkerk en P+R Haren

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
aanschaf MMRI-server	€ 200.000,-
aanschaf bermDRIPs	€ 400.000,-
beheer en onderhoud MMRI-server	€ 80.000,-
beheer en onderhoud bermDRIPs	€ 160.000,-
projectkosten	€ 90.000,-
Afspraken/regelscenario inzet verkeerssignaling N7/Europaplein (ondergebracht in mobiliteitsaanpak pakketten 18 t/m 20)	€ 0,-
stelpost onvoorzien (ivm nieuwigheid ontwikkeling)	€ 150.000,-
Totaal	€ 1.080.000,-

Maatregel 4a: Slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
Verbeteringen Julianaplein (al uitgevoerd door rijkswaterstaat)	€ 0,-
Halfjaarlijkse evaluatie/aanpassing VRI Julianaplein/Europaplein (3x)	€ 20.000,-
Aanbrengen asstreep N7/Europaplein / verbeteren lengtegroef	€ 20.000,-
Afspraken/regelscenario inzet verkeerssignaling N7/Europaplein (ondergebracht in mobiliteitsaanpak pakketten 18 t/m 20)	€ 0,-
Vervanging VRI Europaweg-Griffeweg-Sontweg, incl. infrastructurele aanpassingen	€ 200.000,-
Totaal	€ 240.000,-

Maatregel 4b: Bereikbaarheid Euroborg bij evenementen

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
Maatregelen Euroborg (Bermdrip, routeaanduiding, VRI-programma's)	€ 191.000,-
Afspraken/regelscenario inzet verkeerssignaling N7/Europaplein (ondergebracht in mobiliteitsaanpak pakketten 18 t/m 20)	€ 0,-
Totaal	€ 191.000,-

Raadsvoorstel - Dynamisch verkeersmanagement mobiliteitsaanpak pakket ...

Vervolg conceptraadsvoorstel

Maatregel 4c: Inzet mobiele tekstkarren

Maatregel	Bedrag (excl. BTW)
abonnement data-inwinning per jaar	€ 25.000,-
aansturing/configuratie tekstkarren per jaar	€ 80.000,-
aanschaf 6 tekstkarren met generator	€ 100.000,-
Totaal	€ 205.000,-

Collegedebrief - Resultaat aanbestedingsprocedure Regiotram.gr11.2580288 pdf

.
. .

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8300/ E. Schieven
Onderwerp Aanbestedingsresultaat RegioTram



de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - 5 APR 2011

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO11.2576924

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 3 maart 2011 om 15:00 uur sloot de aanmelding van de op 7 december 2010 aangekondigde aanbesteding voor de DBFMO-Overeenkomst voor de RegioTram. Via deze brief willen wij u informeren over het resultaat hiervan, en over het vervolg van de aanbestedingsprocedure. Later deze maand zullen wij u nader informeren over de voortgang van het project. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn het Voorlopig Ontwerp voor de tracédelen die nog niet waren uitgewerkt, de businesscase, nadere achtergronden van de aanbestedingsprocedure en de wijze wij waarop Gemeenteraad/Provinciale Staten hier verder bij willen betrekken.

Het projectbureau RegioTram heeft op 3 maart 2011 om 15.00 uur vier aanmeldingen ontvangen. Daarvan zijn er drie toegelaten tot de volgende fase van het aanbestedingsproces: de Plan van Aanpakfase. Eén partij voldeed niet aan de toelatingseisen. Deze partij is derhalve niet toegelaten tot de Plan van Aanpakfase. Maandag 4 april jl. is de bezwaartermijn verlopen voor dit besluit.

De Plan van Aanpakfase start op 8 april en loopt tot medio september 2011. Daarna volgen nog de Consultatiefase, de eigenlijke Dialoofase en de laatste fase van de aanbesteding: de Definitieve inschrijving. Het is de bedoeling dat alle drie partijen die zich nu hebben ingeschreven de vervolgfases doorlopen. De fase van Definitieve inschrijving wordt volgens plan afgerond in de zomer van 2012, met het concept-besluit tot gunning. Dit voorstel zal aan uw Raad/Staten ter besluitvorming worden voorgelegd.

De drie partijen die zijn toegelaten tot de Plan van Aanpakfase zijn:

- **Poort in Groningen.** Dit is een consortium bestaande uit BAM PPP, Alstom Transport, Connexion Holding met als belangrijke onderopdrachtnemers BAM Rail en Connexion Openbaar vervoer.
- **TramTeam.** Dit consortium bestaat uit Strukton Integrale projecten, Ballast Nedam Concessies, John Laing Investments met als belangrijke

.
. .

SE.4.C

Collegedebrief - Resultaat aanbestedingsprocedure Regiotram.gr11.2580288 pdf

Volgvel 1

onderopdrachtnemers Strukton Rail, Strukton Civiel, Ballast Nedam en Arriva Openbaar Vervoer.

- **HeijmansMacquarie**. Dit consortium bestaat uit Heijmans en Maquarie met als belangrijke onderopdrachtnemers Heijmans Infra geïntegreerde projecten, Heijmans Beton- en Waterbouw en Movares.

Toelichting op de procedure

De aankondiging van de aanbesteding is op 7 december 2010 gepubliceerd op www.aanbestedingskalender.nl en enkele dagen daarna op het Europese equivalent daarvan, TED.europa.eu. In de aankondiging wordt verwezen naar de eveneens op deze websites verkrijgbare aanbestedingsleidraad, waarin nadere eisen te vinden zijn die het project heeft gesteld om aan de concurrentiegerichte dialoog te kunnen deelnemen.

In de aanbestedingsleidraad is uitvoerig omschreven op welke wijze gegadigden zich moeten aanmelden, wat de minimumeisen zijn waaraan zij moeten voldoen en welke stukken zij moeten meezenden om daarmee hun geschiktheid te kunnen aantonen. Het gaat bij deze stukken om bijvoorbeeld uittreksels handelsregister, voorgeschreven formulieren waarop de gegadigden de gevraagde referentieprojecten moeten omschrijven met tevredenheidsverklaringen van de respectievelijke opdrachtgevers, een verklaring van een financiële instelling van banken waaruit moet blijken dat voldoende eigen vermogen beschikbaar is voor het consortium.

De drie toegelaten consortia hebben voldaan aan deze eisen, de vierde inschrijver niet.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
Drs. M.A. (Maarten) Ruys



Collegedebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

.
. .
.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8701/ Ludwig van Duren
Onderwerp Voortgang project RegioTram



de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **21 APR 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2583167

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de afgelopen periode is door het project RegioTram gewerkt aan de voorbereiding van het voorlopig ontwerp van de tracédelen III en IV. Ons college heeft dit VO op 20 april 2011 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Met deze brief informeren wij u over de belangrijkste keuzes die in het VO zijn gemaakt en de varianten die we voorleggen in de komende inspraak. De inspraakperiode loopt van dinsdag 26 april t/m dinsdag 31 mei. Daarna krijgt uw raad het inspraakrapport en het VO ter vaststelling voorgelegd in een raadsvergadering na de zomer.

Op 8 april is de volgende fase van de aanbesteding gestart: de Plan van Aanpakfase. Over de uitslag van de Prekwalificatiefase hebt u van ons op dinsdag 5 april 2011 een brief ontvangen met kenmerk RO 11.2576924. In deze brief geven wij een toelichting op:

1. Het Voorlopig Ontwerp van tracédelen III en IV (zie bijlage)
2. Aanbestedingsleidraad plan van aanpak (in visietrommel)
3. De notitie Scope en Ambitie (in visietrommel)
4. De indicatieve plafondprijs

Wij zullen in deze brief voor zover nu mogelijk ook aangeven op welke wijze we zijn omgegaan met de moties die u op 20 oktober 2010 hebt aangenomen bij de besluitvorming over de RegioTram. Over de uitvoering van de motie Tijdelijke commissie RegioTram (GR 10.2438834) wordt u door uw griffie en Presidium geïnformeerd.

1. Voorlopig Ontwerp tracédelen III en IV

Het schetsontwerp voor de tracédelen III en IV, de lijn naar Karding, is uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Wij hebben op 20 april ingestemd met het vrijgeven van bijgevoegd VO voor inspraak. Bij het uitwerken van het tracé zijn we op een aantal punten tot verschillende oplossingsmogelijkheden gekomen. Deze leggen we

.
. .
.

SE.4.C

Collegebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

Volgvel 1

voor in de inspraak als varianten. Zo kunnen we de inspraakreacties meewegen in onze uiteindelijke keuze en kunnen we waar nodig nog nader onderzoek doen.

Hieronder lichten we de belangrijkste aandachtspunten en varianten toe:

Busroute Damsterdiep

Bij het maken van de eerste variant is uitgegaan van een ontwerp dat zoveel mogelijk aansluit bij het ontwerp van het Damsterdiep dat reeds door de gemeenteraad van Groningen is vastgesteld. Deze variant is vanuit stedenbouwkundig oogpunt het meest aantrekkelijk, omdat de trambaan visueel zoveel mogelijk onderdeel van het plein blijft door met name het toepassen van dezelfde bestratingsmaterialen. Nadeel van deze variant is dat de bus in west-oost richting niet meerijdt over de trambaan, maar meerijdt met het autoverkeer en via het kruispunt met de Petrus Campersingel naar het UMCG rijdt. Dit is nadelig voor de exploitatie van de bus. Daarom leggen we ook een tweede variant in de inspraak voor waarin de bus wel meerijdt over de trambaan.

Oosterhamrikkade/ Busbaanbrug

Afgelopen najaar hebben we ervoor gekozen de tram via de Oosterhamrikkade te laten rijden. Bij de uitwerking van dit tracédeel heeft de gemeente het vraagstuk van de autobereikbaarheid van het UMCG betrokken. Daarom is onderzocht of de busbaan in de toekomst door zowel de tram als door auto's kan worden gebruikt.

We hebben besloten in de inspraak drie mogelijke varianten voor te leggen. Dit geeft ons de gelegenheid de komende periode de varianten verder te berekenen in termen van investeringen en exploitatie en ook de andere gevolgen nader in beeld te brengen. In de uiteindelijke afweging spelen naast de inspraakreacties de volgende zaken een rol:

- Bereikbaarheid van UMCG en de wijken Korrewegwijk en Oosterpark in brede zin: met OV, auto, fiets en ook voor de hulpverleningsdiensten.
- Betaalbaarheid;
- Betrouwbaarheid van de dienstregeling van de tram;
- Inpasbaarheid in de omgeving;
- De concurrentiepositie van het OV en de gevolgen voor het P+R gebruik;
- De mogelijke gevolgen voor de planning van de aanleg van de tramlijn;
- De gevolgen voor de ontwikkelmogelijkheden van de Oosterhamrikzone.

De drie varianten die we in de inspraak voorleggen zijn:

1. Zonder autoverbinding maar met hulpverleningsdiensten en fietsverkeer gesplitst over beide kades. Deze is in de toekomst uit te breiden naar een autoverbinding;
2. Zonder autoverbinding maar met hulpverleningsdiensten via de zuidkade (Th á Thuessinklaan en Oosterhamrikkade zuidzijde) en fietsverkeer blijvend in twee richtingen op zowel noord- als zuidkade. Deze is in de toekomst ook om te bouwen naar een autoverbinding;

Collegebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

Volgvel 2

3. Met autoverbinding en fietsers gesplitst over beide kades met medegebruik van de busbaanbrug door auto's.

Zie pagina 31 van het Voorlopig Ontwerp voor een toelichting op de varianten.

Schuitendiep

Bij de tracékeuze is gekozen voor het tracé in twee richtingen over beide kades van het Kattendiep, via het Schuitendiep naar het Damsterdiep. Bij nadere uitwerking is gebleken dat dit model veel nadelen op zou leveren. Er is weinig ruimte voor de trambochten op de hoeken met Kattendiep en Damsterdiep en de veel lager liggende oostelijke kade. Daarom leggen we nu twee varianten voor in de inspraak:

1. Gebundeld over de westkade: In deze variant rijdt de tram in twee richtingen over de westkade. De kade moet daarvoor worden verbreed. Een deel van het water blijft behouden. Ter hoogte van het Kattendiep komt een nieuwe brug.
2. Diagonaal met overkluizing: Over het water wordt dan een zogenaamde overkluizing aangebracht. De tram rijdt daar diagonaal overheen. Het water en de kades zijn niet meer zichtbaar, maar nog wel aanwezig.

1.1 Motie behoud Ramblas

Bij motie met registratienummer GR10.2439118 hebt u ons gevraagd bij de uitwerking van het VO rekening te houden met ruimte voor de Ramblas op het Kattendiep. In bijgevoegd VO kunt u op 14 en 15 lezen dat wij samen met de ondernemers aan de Ramblas tot een VO zijn gekomen waarin de Ramblas kan blijven bestaan.

1.2 Motie betrokkenheid Adviesraden

Bij motie met registratienummer GR10.2439079 hebt u ons gevraagd u te informeren over de wijze waarop de Adviesraad voor het Gehandicaptenbeleid en de Ouderenraad worden betrokken bij de verdere voortgang van het project RegioTram. Deze partijen zijn inmiddels opgenomen in onze structurele overlegvormen met belanghebbenden.

2. Aanbestedingsleidraad plan van Aanpakfase

De contracteringsstrategie van de aanbesteding vindt plaats volgens een groeimodel. Met de drie consortia zijn we een zogenoemde concurrentiegerichte dialoog aangegaan. De komende periode werken de consortia hun bieding uit en spreken afzonderlijk met de opdrachtgever om oplossingen te ontwikkelen voor ontwerp, uitvoering, financiering en onderhoud. Dit proces herhaalt zich tijdens de verschillende fasen in de aanbesteding meerdere malen, om zo steeds scherper in beeld te krijgen hoe het eindproduct en de eindbieding eruit moeten zien. Voor een gedetailleerde uitwerking van de strategie wordt verwezen naar de notitie "Aanbestedingsmethode" die u in september vorig jaar van ons hebt ontvangen.

Op 8 april is de Plan van Aanpakfase gestart. In deze fase dienen de drie in de prekwalificatiefase geselecteerde consortia een plan van aanpak in. In dat plan van

Volgvel 3

aanpak beschrijven zij hun toekomstige werkwijze en visie op een aantal vooraf bepaalde voorwaarden – de zogenaamde kritieke succes factoren (KSF-en). Dat zijn:

1. Managementplan;
2. Vervoerskwaliteit;
3. Omgevingskwaliteit;
4. Flexibiliteit;

De beoordeling van deze plannen van aanpak vindt plaats aan de hand van vooraf bepaalde gunningscriteria. Deze criteria staan omschreven in de aanbestedingsleidraad. De aanbestedingsleidraad geef ook de procedure voor de plan van aanpakfase weer. Doel van deze fase is om over en weer beter begrip voor het project te ontwikkelen en om de aanbesteder in staat te stellen de voor de volgende fase benodigde aanbestedingsdocumenten te ontwikkelen.

Met het managementplan kunnen de consortia de meeste punten verdienen, namelijk 40. De overige punten zijn gelijkwaardig verdeeld. Voor de andere drie KSF-en krijgt men maximaal 20 punten per stuk. De reden hiervoor is dat in deze fase van de aanbesteding nog geen ontwerpen of concrete voorstellen worden verwacht. Het gaat in deze fase om het ontwerp van de processen. Voor de plannen en processen is het noodzakelijk dat de gegadigden beschikken over een “besturingssysteem” in de vorm van een managementplan waarin zij aangeven hoe zij intern functioneren, hoe zij met de opdrachtgever gaan samenwerken etc. Vandaar dat het managementplan een hogere wegingsfactor heeft.

Overigens betekent deze puntenverdeling niet dat deze in de verdere aanbesteding hetzelfde zal zijn. In de volgende beoordelingsfase zal de verhouding en werkwijze anders zijn, omdat dan ook gewerkt wordt met gunningscriteria en wensen.

3. Notitie Scope en Ambitie

Deze notitie kan als achtergrondinformatie worden gebruikt door de gegadigden om hun Plan van Aanpak op te stellen. In de volgende fasen van de aanbesteding zullen de scope en de ambities, doelstellingen en randvoorwaarden die zijn geformuleerd, verder worden uitgewerkt en gedetailleerd in zogenoemde outputspecificaties. Dit is een eerste concept waarin de hoofdlijnen van het project, zoals door u vastgesteld in oktober 2010, zijn samengevat.

In dit document wordt de scope en de ambitie van de uitvraag van de opdrachtgever voor het Project RegioTram beschreven. Het is een toelichting op de projectdoelen en de projectscope die zijn geformuleerd in de aanbestedingsleidraad versie Plan van Aanpak. De scope geeft een beeld van de werkzaamheden die de toekomstige opdrachtnemer zal moeten uitvoeren. We beschrijven onze ambities aan de hand van twaalf hoofddoelstellingen voor het project:

- Aantrekkelijk als vervoerssysteem;
- Snel naar plaats van bestemming;

Collegedebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

Volgvel 4

- Makkelijk met hulp van goede informatievoorziening;
- Comfortabel rijden zonder heftige schokken aangenaam klimaat, lekker zitten;
- Schoon & Heel, zowel de tramvoertuigen als de haltes;
- Ingepast in de omgeving zowel functioneel als ruimtelijk en esthetisch;
- Milieu & Leefbaarheid van stad en omgeving verbeteren met de komst van de tram;
- Omgevingsmanagement & Reputatie, de overlast zoveel mogelijk beperken, goed communiceren met de omgeving en opdrachtgever en goed gastheer en buurman zijn;
- Veilig en Gezond, gebouwd volgens de laatste richtlijnen;
- Beschikbaar, de trams rijden van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat;
- Betrouwbaar als systeem;
- Beheer en Onderhoud, er is weinig onderhoud nodig om het gewenste kwaliteitsniveau te behouden.

We zoomen daarna wat dieper in op onze hoofdambities op het gebied van Inpassing en Vormgeving, Rollend Materieel en Vervoer.

4.Onderbouwing indicatieve plafondprijs

In september vorig jaar hebt u van ons de Businesscase RegioTram ontvangen. De afgelopen maanden is gewerkt aan een actualisatie hiervan om de indicatieve plafondprijs voor de Plan van Aanpakfase te onderbouwen. Deze indicatieve plafondprijs¹ is nodig om de marktpartijen vroegtijdig een beeld te geven van het beschikbare budget en de verwachte financiële omvang van het project. Het gaat hierbij in het kort om het bedrag dat wij op dit moment bereid zijn te betalen voor het werk dat de opdrachtnemer op basis van het DBFMO-contract zal uitvoeren. Zo kunnen ze hier vanaf de eerste uitwerkingen van de inschrijving rekening mee houden. Later in de aanbesteding zal de plafondprijs steeds preciezer kunnen worden bepaald. Biedingen boven de definitieve plafondprijs worden niet geaccepteerd.

De u bekende business case is op onderstaande punten aangepast ter onderbouwing van de indicatieve plafondprijs:

- Indexering
- Algemene risico's

¹ De indicatieve plafondprijs is niet hetzelfde als het investeringsbedrag dat op € 307,7 miljoen prijspeil 2010 is gemaximeerd en waarvoor dekking is gereserveerd. In de businesscase berekenen we de kosten voor de aanleg van de twee geplande tramlijnen en 22,5 jaar exploitatie, op basis van een geïntegreerd contract voor ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie (DBFMO).

Om welke geldstromen gaat het?

- De kosten in de vorm van de verwachte beschikbaarheidsvergoeding
- De kosten van het projectbureau
- De dekking door gemeente, provincie en regio
- De opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen

Collegedebrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

Volgvel 5

- Bouwplanning
- Financial engineering (deels)

Op een aantal punten kan de businesscase nu nog niet worden geactualiseerd. De reden hiervoor ligt voornamelijk in de planning van het Voorlopig Ontwerp van lijn 2 waarvan kostenraming, risicoanalyse en reizigersopbrengsten afhankelijk zijn. Ook het actualiseren van de exploitatie is nog niet klaar. Tot slot zijn de gesprekken met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu nog niet afgerond. Deze gesprekken over financial engineering verlopen constructief

We hebben nu wel voldoende informatie om de indicatieve plafondprijs vast te stellen voor deze fase van aanbesteding. De indicatieve plafondprijs heeft namelijk uitsluitend een informatieve functie. De marktpartijen kunnen hier geen rechten aan ontleen. Het geeft wel een richting voor marktpartijen aan welk kostenplaatje zij kunnen denken voor de bouw en exploitatie van de tramlijnen.

Voorstel indicatieve plafondprijs

Op grond van de huidige gegevens en inzichten heeft ons college ingestemd met het voorstel de indicatieve plafondprijs vast te stellen op € 430 mln. In dit bedrag hebben we rekening gehouden met:

1. de voorziene inkomsten: inclusief de vastgestelde bijdragen van provincie, gemeente en regio (en gecorrigeerd voor de marktbijdrage)
2. verminderd met de kosten en risico's van de opdrachtgever
3. een conservatief scenario van de onzekerheden die op dit moment nog in de businesscase staan.

We maken nog drie actualisaties van de businesscase:

1. tijdens de plan van aanpakfase (juni 2011)
2. vóór de uitnodiging tot het indienen van de definitieve biedingen (eind 2011 / begin 2012)
3. vóór het aanwijzen van het consortium met de beste bieding / het gunningsbesluit (medio 2012)

Wij informeren u nu over de onderbouwing van de indicatieve plafondprijs. De eerste actualisatie verschijnt in juni, dat is iets later dan toegezegd. Hierin wordt de aangepaste kostenraming naar aanleiding van de vaststelling van de Tracédelen III en IV nog niet meegenomen omdat hierover dan nog besluitvorming dient plaats te vinden. Het verwerken van deze besluitvorming zal in de volgende actualisatie gebeuren.

Collegbrief - Voortgang project Regiotram.gr11.2594333pdf

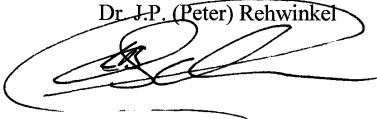
Volgvel 6

Tot slot


Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende inzicht te hebben gegeven in de voortgang van het project RegioTram. Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan kunt u altijd terecht bij het Projectbureau RegioTram. We zijn ook graag bereid voor u één of meerdere informatiebijeenkomsten te organiseren.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
Drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

Raadscommissie Beheer en Verkeer

Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr.21 (binnengekomen 11 maart 2011). Dit ten behoeve van de raadscommissie beheer en Verkeer van mei 2011.

Vragen van Stadspartij aan wethouder Dekker:

Het raadsvoorstel over het RSP convenant uit 2008 spreekt over een bedrag van 1.194 miljoen euro.

Destijds was er reeds sprake van een overcommittering van circa 100 miljoen.

Dit moet, zoals blijkt worden opgelost in het Regionaal Mobiliteitsfonds. De provincie levert 50 miljoen en de overige 50 miljoen moet uit het Regionaal mobiliteitsfonds (Gronings deel) komen.

Waarom kunnen deze 50 miljoen niet aan specifieke projecten uit het Regionaal Mobiliteitsfonds worden toegewezen? Dit begrijpt de Stadspartij niet. Daar moeten juist ernstig prioriteiten worden gesteld. Kunt u het nog eens uitleggen?

Het totaal begrote bedrag voor het Regionaal Mobiliteitsfonds bedraagt volgens de tabel 1.492 miljoen euro. Er was bij de start reeds sprake van een overcommittering van 500 miljoen euro.

Het Groningse deel van de overcommittering bedroeg toen 243 miljoen euro.

Ten aanzien van het project 'Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling centrale Zone Groningen' (193 miljoen) is later (in februari 2009) als onderdeel van de afspraken over regionaal besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommittering van het RSP.

De Stadspartij wil graag weten wie dit besloten heeft en of de gemeenteraad en de provinciale Staten hiermee hebben ingestemd en wanneer dit precies besloten is? Gaarne alle processtappen noemen. De Stadspartij wijst erop dat het Stationsgebied, deel van de centrale zone, als dynamo door de gemeenteraad is aangewezen. Hierop geldt en ambitie inleveren lijkt de Stadspartij in strijd met het door de gemeenteraad vastgestelde beleid.

De overcommittering van het Groningse deel RSP bedraagt thans 50 en 80 miljoen euro en dat is dus in totaal 130 miljoen euro. Toewijzing aan specifieke projecten is volgens u weer niet aan de orde, omdat het over een overcommittering op het gehele pakket gaat. Dit staat volgens de Stadspartij haaks op de door u genoemde heroverweging binnen het RSP. Dat is toch binnen de pakketten prioriteiten stellen? Kunt u precies uitleggen waar u naar toe wilt en wat er nu moet gebeuren? Wat wordt van de gemeenteraad verwacht?

U zegt dat de additionele investering van 20 miljoen voor aanpassing van het stationsgebied voor de tram in het stationsgebied niet binnen de scope van de regiotram valt. Bedoelt u de financiële scope van de regiotram? Zit deze aanpassing van het Stationsgebied wel of niet in de onderhandeling over de mogelijke aanbesteding door marktpartijen? Zit deze 20 miljoen euro in het totaalbedrag voor de tram in Groningen (307 miljoen euro)?

De resterende 10 miljoen van de 30 miljoen die over is voor het stationsgebied (centrale zone na afrek ingeleverde 163 miljoen) wordt gebruikt om eventuele risico's voor de tram af te dekken. Zitten deze 10 miljoen ook in de 307 miljoen voor de tram? De Stadspartij ziet, dat de provincie en de gemeente voor deze 10 miljoen garant staan.

Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

Bij vraag 4 blijkt, dat het veranderen van de spoorwegovergangen bij twee verschillende projecten hoort en u nog niet kunt zeggen bij welke. Wanneer kan de gemeenteraad het antwoord op deze vraag tegemoet zien?

Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr.29 (binnengekomen 23 maart 2011).

Zoals bekend is een blijvende autoverbinding tussen Helpman en de Oosterpoort een van de speerpunten van de Stadspartij.

De Stadspartij vindt het daarom ronduit merkwaardig, dat de aangekondigde verkenning naar deze verbinding in het provinciale MIT, dat door provinciale Staten is vastgesteld, zomaar verdwijnt in een put vol grote projecten. En daarmee het gereserveerde bedrag van 20 miljoen euro verdwijnt.

Wie heeft dit besloten en waar is deze besluitvorming terug te vinden? Wilt u het proces van deze besluitvorming met de bijbehorende stukken exact beschrijven svp? Is de 20 miljoen voor de verbinding Helpman-Oosterpoort zichtbaar terug te vinden in de stukken en de besluitvorming? Zijn de gemeenteraad en de Provinciale Staten expliciet gekend in deze beslissing?

Naar mening van de Stadspartij kan er heel namelijk heel goed ergens anders een verbinding worden gerealiseerd en is de verkenning wel degelijk noodzakelijk.

Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 21.

VRAGEN van de Stadspartij Groningen van de heer G.J.D. Offerman betreffende voortgang Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programm (RSP/REP). (Binnengekomen: 11 maart 2011)

Geacht college,

U heeft de gemeenteraad per brief van 4 februari 2011 over de voortgang van het RSP/REP geïnformeerd.

De laatste bladzijde van deze brief van 4 februari aan de gemeenteraadsleden is het meest interessant. “Tot slot ligt er een overtekening op het RSP. Voor 100 miljoen op de concrete mobiliteitsprojecten en voor 500 miljoen op het regionaal mobiliteitsfonds”.... “Wij menen dat heroverweging van enkele RSP projecten dan nodig is. Gezien de looptijd van het RSP tot 2020 kan daar niet te lang mee gewacht worden.”

Voor veel van de beoogde projecten moeten volgens uw brief nog plannen worden gemaakt. Met andere woorden, er lijkt weinig schot te zitten in de uitvoering van al deze plannen. Maar dit biedt ook kansen. Nu nog kunnen er prioriteiten worden gesteld en projecten worden opgeschort, uitgesteld of afgeblazen. De Stadspartij bestrijdt de opmerking op blz.1 in de brief van 4 februari 2011: “Voor het Groninger Forum geldt, dat daarmee een belangrijke impuls gegeven wordt aan de kwaliteit van de binnenstad”. Dit is na jaren discussie nog steeds niet aangetoond en zal en kan ook niet worden bewezen. Advies van de Stadspartij: het Forum afblazen en op korte termijn een aanpak voor een snelle historische reconstructie van de Grote Markt formuleren. Hierdoor gaat zo weinig mogelijk van het reeds uitgegeven geld verloren.

Opvallend zijn de grote tekorten, die nu al zijn vast te stellen. De ambities zullen moeten worden bijgesteld. Geld groeit niet aan de bomen en is ook niet meer bij het Rijk te halen. Het niet laten doorgaan van het Forum, hetgeen voor 35 miljoen euro is in te boeken, is maar een druppel op de gloeiende plaat van de voorspelde huizenhoge tekorten van het RSP (circa 600 miljoen euro tekort). Tegenvallers in de uitvoering, zullen zonder twijfel nog gaan optreden.

Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

2

In uw brief maakt u onderscheidt tussen projecten.

De bereikbaarheidsprojecten vallen uiteen in:

1. Concrete bereikbaarheidsprojecten;
2. Regionaal mobiliteitsfonds;
3. Motie Koopmans.

Kunt u uitleggen waar de door u genoemde overtekening van 600 miljoen euro nu precies zit? De raad heeft deze kennis nodig om prioriteiten te kunnen stellen. De Stadspartij stelt hierover de volgende vragen:

1. Welke tekorten treden waar precies op bij de concrete bereikbaarheidsprojecten?
2. Welke tekorten treden bij welke projecten op uit het regionaal mobiliteitsfonds?
3. Kunt u nog eens precies uitleggen, hoe het nu zit met de financiën rond het Stationsgebied?
4. Uit welk project worden het ongelijkvloers maken, dan wel afsluiten van spoorwegovergangen aan de westkant van de stad betaald?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 29 maart 2011.

Vraag 1.

In het raadsvoorstel over het Convenant RSP van april 2008 bent u geïnformeerd over de overcommittering binnen het RSP en wijze waarop de regio daarmee omgaat.

In het convenant RSP (getekend 23 juni 2008) zijn de volgende projecten opgenomen binnen de "Concrete Bereikbaarheidsprojecten" voor heel Noord Nederland:

A7 Zuidelijke Ringweg	€ 424 miljoen ¹
Bereikbaarheid Leeuwarden	€ 222 miljoen
Bereikbaarheid Assen (Florijnas)	€ 222 miljoen
N50 Ramspol-Ens	€ 26 miljoen
Openbaar Vervoer	€ 300 miljoen ²
Totaal	€ 1.194 miljoen

Het Rijk is formeel verantwoordelijk voor de uitvoering van de Concrete Bereikbaarheidsprojecten. In het convenant wordt voor deze projecten door het Rijk 1 miljard euro en door de regio 100 miljoen euro beschikbaar gesteld. In totaal 1,1 miljard euro. Daarmee zat er dus in het convenant een overcommittering van een circa 100 miljoen euro. Destijds in de onderhandelingen met het Rijk is door de regio (in eerste lijn de provincies) aangegeven met versoberingen, slimmere aanbestedingsvormen e.d. de overcommittering op te lossen. Het Rijk ging hiermee akkoord onder de voorwaarde dat wanneer dit niet lukt, het tekort wordt opgelost door het Regionaal Mobiliteitsfonds. Van de 100 miljoen euro overcommittering moest

¹ Voor de A7 Zuidelijke Ringweg is naast het RSP ook 200 miljoen euro beschikbaar vanuit het MIRT.

² Binnen het onderdeel Openbaar Vervoer valt o.a. de frequentieverhoging Groningen – Leeuwarden, reactivering spoorlijn Veendam, nieuwe transferia e.d.

Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

3

binnen de provincie Groningen 50 miljoen euro worden opgelost. De afgelopen periode is duidelijk geworden dat forse kostenreducties op de projecten niet aan de orde zijn. Zo lag er de wens om een versobering toe te passen op de Zuidelijke Ringweg van 50 miljoen euro. Dit is gezien de complexiteit van dit project en het belang voor de stedelijke omgeving nu van de baan. Daarom verwachten wij dus nu dat een aanzienlijk deel van de overcommittering op de Concrete Bereikbaarheidsprojecten vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds moet worden aangevuld.

Het toewijzen van tekorten aan specifieke projecten is dus niet aan de orde omdat het gaat om een overcommittering op het gehele pakket.

Vraag 2.

In het convenant RSP zelf staat geen lijst met de projecten in het Regionaal Mobiliteitsfonds. De verdeling van de middelen uit het mobiliteitsfonds laat het Rijk geheel aan de regio. Destijds is door de regio gekozen om de volgende projecten op te voeren:

Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum	€ 60 miljoen
Spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen	€ 69 miljoen
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen	€ 64 miljoen
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Centrale Zone Groningen	€ 193 miljoen
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	€ 51 miljoen
Bereikbaarheid Veenkoloniën	€ 46 miljoen
Spoorlijn Groningen Heerenveen	€ 577 miljoen
A7-knooppunt Joure	€ 92 miljoen
Traverse N31 en gebiedsontwikkeling Harlingen	€ 188 miljoen
Gebiedsontwikkeling NO-Friesland/centrale As	€ 40 miljoen
Kolibri overig	€ 112 miljoen
Totaal	€ 1.492 miljoen

In het convenant wordt voor deze projecten door het Rijk 500 miljoen euro en door de regio 470 miljoen euro beschikbaar gesteld. In totaal 970 miljoen euro. Daarmee lag er dus vanaf de vorming van het Regionaal Mobiliteitsfonds een overcommittering van circa 500 miljoen euro. Ook voor het Regionaal Mobiliteitsfonds geldt dat er een taakstelling ligt om de kosten te drukken. De genoemde bedragen van de overcommittering in onze brief van 5 februari 2011 gelden voor heel Noord Nederland en dus niet alleen voor de provincie Groningen.

Het Groningse deel van de overcommittering van 500 miljoen euro bedroeg destijds 243 miljoen euro. Ten aanzien van het project "Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Centrale Zone Groningen" (193 miljoen euro) is later (februari 2009) als onderdeel van de afspraken over Regiorail, besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommittering van het RSP. Hiermee hebben wij een forse bijdrage geleverd aan het oplossen van de overcommittering. De overcommittering op het Groningse deel binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds bedraagt daarmee 80 miljoen euro, maar omdat we nu voorzien dat er 50 miljoen euro overgeheveld moet worden naar de Concrete Bereikbaarheidsprojecten is de overcommittering op het Groningse deel op dit moment 130 miljoen euro.

Ook hier geldt dat het toewijzen van tekorten aan specifieke projecten niet aan de orde is omdat het gaat om een overcommittering op het gehele pakket

Bijlage - Vragen Stadspartij RSP-REP (15 juni)

4

Voor het oplossen van de overcommitting kunnen wij het Rijk niet aankijken. Het is een verantwoordelijkheid van de regio en ieder provincie heeft de taak het eigen aandeel op te lossen. In het raadsvoorstel over het Convenant RSP (gemeenteraad van 23 april 2008) bent u geïnformeerd over de overcommitting die zit op het RSP. Omdat er sinds de ondertekening van het convenant bijna geen projecten zijn die aan de taakstelling voldoen, hebben wij gemeend u in de slotlinea van onze brief van 5 februari 2011 mee te geven dat heroverweging binnen het RSP in de toekomst aan de orde is.

Vraag 3.

Van origine stond dit project voor 193 miljoen euro (Centrale Zone Groningen) in de boeken. In februari 2009 is besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommitting van het RSP (zie ook vraag 2). Er resteert dan nog 30 miljoen euro.

Bij de investeringen die we nu voorzien op het station gaat het om de inpassing van de tram in het stationsgebied. Dit vraagt niet alleen railtechnische maatregelen maar ook investeringen voor het functioneren van het vervoersknooppunt als geheel. Wij ramen deze additionele investeringen (niet binnen de scope van de RegioTram) op maximaal 20 miljoen euro.

De dekking van deze 20 miljoen euro vindt plaats uit de resterende 30 miljoen euro van de middelen voor de Centrale Zone Groningen. De resterende 10 miljoen euro wordt gereserveerd voor het afdekken van een mogelijk risico in de bijdrage van de markt van 25 miljoen euro en/of de bijdrage van de regio van 5 miljoen euro. Mochten er nog meer aanvullende middelen nodig zijn omdat de bijdrage van de markt en/of de regio niet gerealiseerd wordt, dan staan gemeente en provincie garant voor maximaal 10 miljoen euro.

Vraag 4.

Het eventueel ongelijkvloers maken van spoorovergangen is het gevolg van extra treinen door de projecten frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden en/of spoorlijn Groningen - Heerenveen. Het aanpassen van overwegen (inclusief een goede inpassing in de stad) is onderdeel van beide spoorprojecten en zo ook de kosten. Nog onduidelijk is welke maatregelen genomen moeten worden bij de overwegen en welke maatregelen aan welk project worden toegerekend. Dit wordt duidelijk bij de verdere uitwerking van beide spoorprojecten.

Bestuursdienst



RAADSVoorSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2630170

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Actualisatie Nota Duurzame Mobiliteit

Groningen, - 6 JUN 2011

Aan de raad,

De Nota Duurzame Mobiliteit 2007-2010 is inmiddels vier jaar oud. Omdat de planhorizon is verstreken en de realisatie van het programma een eind op weg, vinden we het tijd om de nota de actualiseren. Dit is ook nodig, omdat de Nota Duurzame Mobiliteit de beleidsmatige basis is van ons jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Gelijktijdig met deze nota wordt u het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014 aangeboden voor besluitvorming.

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

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

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

Omdat we aan de voorkant ook graag uw raad bij de actualisatie wilden betrekken, hebben we u uitgenodigd om op basis van de oude nota aan te geven waar nieuwe accenten voor de komende periode zouden moeten liggen. Uit de schriftelijke reacties en de bespreking in de raadscommissie van 18 mei jl. komt een aantal gezamenlijke onderwerpen naar voren. Het gaat dan om de volgende thema's:

- blijvend belang bij goede bereikbaarheid/doorstroming.
- Noodzaak van een goed bereikbaarheidsplan op het moment dat de grote projecten in uitvoering gaan. Hierbij is het van groot belang om ook de samenwerking te zoeken met andere partijen en projecten, het betreft immers een regionaal probleem waarvoor ook alleen een regionale oplossing afdoende is.
- Dynamische Verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement als instrumenten om deze bereikbaarheid van stad en regio beter te sturen.
- Aandacht voor duurzame vormen van vervoer in het algemeen en specifiek bij stedelijke distributie en taxivervoer (elektrisch rijden, groengas, meer gebruik van het water).
- Blijven inzetten op alternatieve vormen van vervoer, dus op fiets, OV en P+R.
- Meer aandacht voor het spoor: uitbreiding van het netwerk, de frequentie en betere verbinding met de Randstad.
- Kleine verkeersmaatregelen en verkeersveiligheidsprojecten (bijv. school-omgevingen) zijn van groot belang voor de bewoners van de stad. De aandacht voor deze kleinere projecten mag niet ondersneeuwen in alle aandacht en middelen voor de grote projecten.

De genoemde thema's en nieuwe accenten hebben allen een plek gekregen in ons geactualiseerde verkeersbeleid. Maar we constateren ook dat het bestaande beleid in veel gevallen nog steeds voldoet. Deze zetten we daarom ook voort, met een aantal nieuwe accenten.

Beleidsinzet.

Ook de komende jaren blijven we bij het beginsel van de compacte stad. Dat is in de Structuurvisie Stad op Scherp nogmaals onderschreven als een belangrijke kernkwaliteit. Zo wordt een stevig ruimtelijke fundament gelegd voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik. Nieuw is de focus op een beperkt aantal Groningse topvoorzieningen, de dynamo's. Essentieel voor verdere ontwikkeling van de dynamo's zijn bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daar zijn gerichte investeringen voor nodig. Zo investeren we in een goede ontsluiting naar het UMCG via de Oosterhamrikzone en leggen we een busbaan langs de Europaweg om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen. De uitdaging ligt erin het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. Dit betekent aan de ene kant zorg voor de doorstroming op de ringwegen en het stedelijke wegennet, aan de andere kant maatregelen om de overlast en veiligheid in de wijken te waarborgen. De parkeerdruk vraagt daarbij extra aandacht.

Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen en zullen we voortzetten. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid, ruimte en economie. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we

daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht voor opvang van de groei van de automobilititeit. Ons beleid is daarom: met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Op een enkele plek in stad is verdichting van de verkeersstructuur - gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling - nog mogelijk, maar alternatieven zoals de RegioTram en P+R zullen het hoofdonderwerp van onze inzet vormen. Ons staat daarmee een mix aan maatregelen voor ogen. Fors investeren in de fiets (duurzaam, gezond en goed voor de leefbaarheid), inzetten op een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer (spoor, RegioTram en HOV-bus) en maximaal benutten van de potentie van P+R.

Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het Rijk de problemen aan. Dit vereist goed samenwerken en nieuwe vormen van projectorganisatie voor de uitvoering, zoals bijvoorbeeld voor de Zuidelijke Ringweg en de RegioTram. Met name de komende periode is samenwerking cruciaal om de bereikbaarheid tijdens de realisatieperiode van de grote projecten te kunnen garanderen.

Andere accenten.

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid in grote trekken voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. We constateren dat het louter toevoegen van nieuwe infrastructuur geen afdoende middel meer is om de mobiliteit in goede banen te leiden en de stad bereikbaar te houden. Met name tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg en de realisatie van de twee tramlijnen in de stad, maar zeker ook in de periode daarna, moet de inzet van dynamisch verkeersmanagement de verkeersstromen beter begeleiden en sturen. De stad neemt het initiatief om gezamenlijk met andere regionale partijen en projectorganisaties een integraal bereikbaarheidsplan voor Groningen tijdens het "werk in uitvoering" te ontwikkelen. Op de lange termijn zien we kansen voor de realisatie van één regionale vervoersautoriteit, die de verkeers- en vervoersstromen in en rond de stad begeleidt en stuurt. De samenwerking tussen de twee provincies en de stad Groningen in het OV-bureau zien we als een eerste succesvolle stap.

Ook mobiliteitsafspraken met grote werkgevers in de stad maken deel uit van een integraal bereikbaarheidsplan voor stad en regio. Onder de term mobiliteitsmanagement - het organiseren van "slim reizen" - hebben wij in juni 2010 het convenant Taskforce Mobiliteitsmanagement in de Regio Groningen-Assen ondertekend. Dit betekent dat we ook als grote werkgever inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid, zoals het stimuleren van het gebruik van P+R, carpoolen en de fiets. Het stimuleren van het gebruik van schone en zuinige voertuigen (bijv. elektrisch aangedreven voertuigen) krijgt steeds meer vorm in concessies voor het openbaar vervoer, het eigen wagenpark en het faciliteren van locaties voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen en groengasstations. Overigens is de rol van de gemeente hierbij beperkt tot stimulator en facilitator, de markt is en blijft aan zet.

Voor het fietsverkeer komt het accent steeds meer te liggen bij het realiseren van voldoende stallingsvoorzieningen en het vinden van een oplossing voor de toenemende overlast van foutgeparkeerde fietsen. De focus is verschoven van fietsroutes naar fietsparkeren en vooral ook fietsgedrag. Door het scheiden van fietsers en voet-

gangersstromen en het (tijdelijk) afsluiten van straten voor fietsers willen we proberen de toename van conflicten tussen fietsers en voetgangersstromen in goede banen te leiden.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons op de realisatie van tramlijn 1 en 2 van de RegioTram in de stad en het met de regio voorbereiden van de besluitvorming over het doorrijden van de RegioTram in de regio, als onderdeel van het Raamwerk Regiorail. Daarnaast zetten we in een kwaliteitssprong van het spoor.

Hoogwaardig busvervoer krijgt een impuls door de afronding van de busbaan Peizerweg, een nieuwe aparte busvoorziening langs de Europaweg, toe- en afritten bij P+ R Hoogkerk en een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding door de Eemskanaalzone. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent ook toegankelijk vervoer en toegankelijke haltes. De ambitie om vóór 2015 een groot deel van de haltes toegankelijk te hebben gemaakt staat nog steeds.

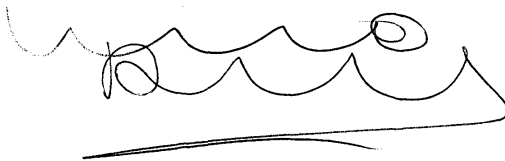
De aandacht voor de "kleine" verkeersproblemen in de wijken zullen we ook in de komende periode voortzetten. Wel is een voorwaarde dat de problematiek te maken heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid blijft hoog op de agenda staan. Samen met de Stadgers krijgen de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

Besluit.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
de geactualiseerde nota Duurzame Mobiliteit vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



BIJLAGE

Duurzame Mobiliteit

Geactualiseerde beleidsnota Verkeer en Vervoer 2011-2020
ten behoeve van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave	Pag.
1. Inleiding	3
2. Hoofdpijnen verkeer- en vervoer beleid	5
3. Fiets	12
4. Openbaar vervoer	15
5. Auto	19
6. Parkeren	22
7. Goederenvervoer	25
8. Verkeersveiligheid	27

1. Inleiding

Een actuele beleidsnota Verkeer en Vervoer

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

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

In ons verkeersbeleid is de afgelopen jaren het accent wel iets verschoven. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn belangrijke doelen in ons collegeprogramma en die hebben dan ook meer nadruk gekregen in ons verkeersbeleid en onze keuzes ten aanzien van grootschalige infrastructuurprojecten. Bereikbaarheid is nog steeds van groot belang voor de economische ontwikkeling van de stad, maar niet tegen elke prijs. In onze structuurvisie Stad op Scherp kiezen we expliciet voor een focus op de economische ontwikkeling van onze topvoorzieningen en kennisinstellingen en de daarvoor noodzakelijke bereikbaarheid en directe verbindingen. Maar minstens zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Bovendien signaleren we een omslag in denken. Meer asfalt, een nog dichter fietsnetwerk, overal vrijliggende busbanen, nog meer 30 km gebieden: dat alles kan geen afdoende oplossing bieden voor de groeiende mobiliteit. We moeten slimmer gebruik maken van bestaande en nieuwe infrastructuur door het gedrag van de verkeersdeelnemer meer en beter te beïnvloeden. Nieuwe thema's als mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement krijgen daarom een belangrijkere rol. Ook deze nieuwe accenten zult u in deze nota terugvinden.

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

Planhorizon van de nota

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

Integrale benadering

De ruimtelijke ordening, de sociaal-economische structuur en het verkeer- en vervoerssysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoerlijnen) hangen samen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningen en bedrijven maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Met ontwikkelingen van betekenis moet het verkeer- en vervoerssysteem dan ook meeveranderen. Omgekeerd geldt dat er juist ook kansen liggen voor stedelijke en economische ontwikkelingen daar waar het verkeer- en vervoerssysteem nog capaciteit biedt.

Feitelijk wordt nieuwe verkeersinfrastructuur steeds meer structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Zeker bij grote projecten als de tram in de stad en de aanpak van de Zuidelijke Ringweg. Bereikbaarheid is voor veel bedrijven een essentiële vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de economische structuur van de stad. Ook hangt de sociale structuur - de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad, zowel door mobilisten als omwonenden - nauw samen met de inpassing en situering van infrastructuur. We willen een bereikbare maar ook een leefbare stad. Het is daarom dat de belangen van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie moeten worden afgewogen in een integrale benadering.

Aandacht voor duurzaamheid

Het groeiend besef van klimaatverandering en van de eindigheid van fossiele grondstoffen heeft geleid tot een prominente plaats voor duurzaamheid in het gemeentelijk beleid. Daaraan moet ook ons verkeersbeleid bijdragen. Dan gaat het bijvoorbeeld om minder geluidhinder, een betere luchtkwaliteit, minder energiegebruik en een verandering van vervuilende naar schonere vormen van energiegebruik. Deze nota richt zich op een duurzaam verkeersbeleid met als speerpunten:

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

2. Hoofdpijnen verkeer- en vervoerbeleid

Nationaal beleid

Het regeerakkoord van het kabinet-Rutte en de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu tonen de contouren van een koerswijziging ten opzichte van de eerdere nota Mobiliteit. De relatie tussen economie, mobiliteit en ruimte wordt sterk aangezet. Goede doorstroming op het wegennet is belangrijk voor de bloedsomloop van de economie. De eerder ingezette lijn dat mobiliteit weer 'mag' en dat meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei krijgt nog meer nadruk. De files worden aangepakt en de mobiliteit wordt verbeterd ter versterking van de economische groei en een schoner milieu. De beleidsbrief Infrastructuur en Milieu van november 2010 geeft aan dat het rijk zich gaat concentreren op de main-, brain- en greenports, en de stedelijke regio's waarin ze liggen. Rijksinvesteringen in infrastructuur zullen zich vooral in die gebieden, de Randstad en Brabant, concentreren. De benoeming van Energy Port/Valley als een van de topsectoren en de aandacht van het rijk voor multimodale verkeers- en vervoersknooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld het stationsgebied) bieden (kleine) kansen om aan te haken bij het rijksprogramma.

Maar naast kansen hebben we ook zorgen. We maken een aantal kritische kanttekeningen bij het rijksbeleid en hoe het zich verder ontwikkelt. Wij vinden dat er wel degelijk een grens aan de vrijheid van mobiliteitsgroei zit en deze grens heet leefbaarheid. Daarom kiezen we in ons regionale en stedelijk verkeersbeleid voor een eigen aanpak waarbij we doorstroming op de hoofdwegen van groot belang vinden, maar om redenen van duurzaamheid en leefbaarheid kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer in de stad. Met de fiets of het openbaar als het kan, met de auto als het moet. Daarnaast hebben we vragen of de sterke economische focus en het ter discussie stellen van principes als 'bundelen en verdichten' ook voor de toekomst voldoende waarborgen bieden voor het behoud van een goede leefomgeving en gezondheid aan de ene kant, en voldoende perspectief voor het Noorden en Groningen om zich te blijven ontwikkelen als economisch centrum aan de andere kant? Dat zal in de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte moeten blijken, die in de zomer van 2011 wordt verwacht.

Er komt een uitbreiding van het dynamisch systeem van maximumsnelheden. De maximumsnelheid op autosnelwegen gaat omhoog naar 130 km/u. Er komt geen kilometerheffing, maar het kabinet wil wel een verschuiving van vaste naar variabele lasten door verhoging van de accijnzen op brandstoffen. Het kabinet zet hiervoor in op overleg met de buurlanden en binnen de EU.

Ook het openbaar vervoer moet toegankelijker, betrouwbaarder en efficiënter worden. Het moet vooral zijn eigen kracht versterken. Verschuiving van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De inzet op een betere bereikbaarheid van de grensregio's voor treinverkeer, inclusief een grensoverschrijdende ontwikkeling, biedt kansen voor het verbeteren van de spoorverbinding met Oldenburg en Bremen. Het programma Hoogfrequent Spoor, inclusief frequentieverhoging Zwolle-Groningen, wordt uitgevoerd. De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, in goede samenwerking tussen de verschillende beheerders, nog steeds hoog op de agenda staat.

Regio-specifiek Pakket

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

De Regio Groningen-Assen

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

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

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

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

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

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

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

Invoegen op linkerpagina kader met
ontwikkeling autoverkeer, fietsverkeer en vervoerde passagiers van citybus en stadsbus

uit

Stadsmonitor 2010

Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

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

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een hoog aandeel fietsgebruik (bijna 60%) binnen de stad. Dat is behoorlijk hoger dan het fietsgebruik in vergelijkbare steden. Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, prioriteit bij verkeerslichten en het busstation. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer in 2009 is de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd. De waardering van de reizigers is hierdoor toegenomen. Dit is gebeurd onder regie van het OV-bureau, een unieke samenwerkingsvorm van de beide provincies en de stad.

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

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

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

Beleidsinzet

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

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

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

Nieuw is de focus op een beperkt aantal Groningse topvoorzieningen, de dynamo's. Deze topvoorzieningen en -locaties zijn de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/ Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike. Om de dynamo's als vliegwiel voor de gewenste gebiedsontwikkelingen te kunnen laten

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

fungeren en daarmee meer banen en bezoekers te kunnen bewerkstelligen, staan we voor een forse opgave. Essentieel voor verdere ontwikkeling van de dynamo's zijn bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daar zijn gerichte investeringen voor nodig. Zo investeren we in een goede ontsluiting naar het UMCG via de Oosterhamrikzone en leggen we een busbaan langs de Europaweg om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen.

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

Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid, ruimte en economie. Het principe 'mobiliteit mag' is voor ons geen radicale breuk met het beleid tot dusver, maar wij vinden het wel noodzakelijk hier een regio-specifieke invulling aan te geven door een gedifferentieerde, gebiedsgerichte benadering. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht voor opvang van de groei van de automobilititeit. Ons beleid is daarom: met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Omdat Groningen een compacte stad is, is de fiets in veel gevallen en voor veel stadjes een reëel alternatief. Om dezelfde reden is er een stevig draagvlak voor openbaar vervoer en P+R. Op een enkele plek in stad is verdichting van de verkeersstructuur - gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling - nog mogelijk, maar alternatieven zoals de Regiotram en P+R zullen het hoofdonderwerp van onze inzet vormen.

Ons staat daarmee een mix aan maatregelen voor ogen. Fors investeren in de fiets (duurzaam, gezond en goed voor de leefbaarheid), inzetten op een kwaliteits-sprong in het openbaar vervoer (spoor, Regiotram en HOV-bus) en maximaal benutten van de potentie van P+R.

Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegennet verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans van oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is onze uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Daartoe onderzoeken we de haalbaarheid van een uitbreiding van het sectorenmodel tot aan de ringwegen.

Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan. Dit vereist goed samenwerken en nieuwe vormen van projectorganisatie voor de uitvoering, zoals bijvoorbeeld voor de Zuidelijke Ringweg en de Regiotram. Met name de komende periode is samenwerking cruciaal om de bereikbaarheid tijdens de realisatieperiode van de grote projecten te kunnen garanderen.

Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid in grote trekken voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. We constateren dat het louter toevoegen van nieuwe infrastructuur geen afdoende middel meer is om de mobiliteit in goede banen te leiden en de stad bereikbaar te houden. Met name tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg en de realisatie van de twee tramlijnen in de stad, maar zeker ook in de periode daarna, moet de inzet van dynamisch verkeersmanagement de verkeersstromen beter begeleiden en sturen. De stad neemt het initiatief om gezamenlijk met andere regionale partijen en projectorganisaties een integraal bereikbaarheidsplan voor Groningen tijdens het 'werk in uitvoering' te ontwikkelen. Naast de afstemming van de fasering en de logistiek gaat het met name om dynamische informatievoorziening van en begeleiding naar omleidingsroutes, koppeling en variabele inzet van VRI's (groene golven), de bereikbaarheid en beschikbaarheid van P+R en parkeergarages en alternatieve openbaarvervoer-verbindingen.

Op de lange termijn zien we kansen voor de realisatie van één regionale vervoersautoriteit, die de verkeers- en vervoersstromen in en rond de stad begeleidt en stuurt. De samenwerking tussen de twee provincies en de stad Groningen in het OV-bureau zien we als een eerste succesvolle stap.

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

Ook mobiliteitsafspraken met grote werkgevers in de stad maken deel uit van een integraal bereikbaarheidsplan voor stad en regio. Onder de term *mobility management* - het organiseren van 'slim reizen' - hebben wij in juni 2010 het convenant Taskforce Mobiliteitsmanagement in de Regio Groningen-Assen ondertekend. Dit betekent dat we ook als grote werkgever inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid, zoals het stimuleren van het gebruik van P+R, carpoolen en de fiets. Het stimuleren van het gebruik van schone en zuinige voertuigen (bijv. elektrisch aangedreven voertuigen) krijgt steeds meer vorm in concessies voor het openbaar vervoer, het eigen wagenpark en het faciliteren van locaties voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen en groengas-stations. Overigens is de rol van de gemeente hierbij beperkt tot stimulator en facilitator, de markt is en blijft aan zet. De gemeente faciliteert door ruimte en randvoorwaarden te creëren voor openbare oplaadpunten in bijvoorbeeld parkeergarages, transferia en andere plekken in de openbare ruimte en door het reserveren van parkeerplaatsen voor "groen vervoer".

Voor het fietsverkeer komt het accent steeds meer te liggen bij het realiseren van voldoende stallingsvoorzieningen en het vinden van een oplossing voor de toenemende overlast van voetgeparkeerde fietsen. De focus is verschoven van fietsroutes naar fietsparkeren en vooral ook fietsgedrag. Door het scheiden van fietsers en voetgangersstromen en het (tijdelijk) afsluiten van straten voor fietsers willen we proberen de toename van conflicten tussen fietsers en voetgangersstromen in goede banen te leiden.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons op de realisatie van tramlijn 1 en 2 van de Regiotram in de stad en het met de regio voorbereiden van de besluitvorming over het doorrijden van de Regiotram in de regio, als onderdeel van het Raamwerk Regionaal. Daarnaast zetten we in op frequentieverhoging op de bestaande spoorlijnen, de doorkoppeling van de spoorlijnen en de realisatie van de spoorlijn Groningen-Heerenveen. Omdat deze projecten allemaal samenkomen in de stationsknoop Groningen wordt gezamenlijk met onze rijks- en regionale partners een planstudie verricht naar de gewenste vormgeving van het station, rekening houdend met de toekomstige gebiedsontwikkeling.

Hoogwaardig busvervoer krijgt een impuls door de afronding van de busbaan Peizerweg, een nieuwe aparte busvoorziening langs de Europaweg, toe- en afritten bij P+ R Hoogkerk en een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding door de Eemskanaalzone. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent ook toegankelijk vervoer en toegankelijke haltes. De ambitie om vóór 2015 een groot deel van de haltes toegankelijk te hebben gemaakt staat nog steeds. Niet alleen omdat het wettelijk zo is vastgelegd, maar omdat ontwikkelingen als vergrijzing en krimp in de bredere regio dit des te noodzakelijker maken. Daarnaast is een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie nodig, met name op drukbezochte knooppunten als het hoofdstation.

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

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

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

Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

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

Ontwikkelingen en trends

De wereld om ons heen verandert. Gelukkig maar, dat maakt het ook een stuk leuker om aan het verkeersbeleid in de stad en voor de stad te werken. Maar die veranderende omgeving betekent ook een veranderende kijk op de prioriteiten voor de komende jaren en nieuwe accenten die we in ons beleid wensen aan te geven. In onderstaande signaleren we een aantal belangrijke ontwikkelingen en trends, die mede de basis zijn van onze keuzes ten aanzien van het verkeersbeleid in de komende jaren.

- *In de basis verplaatsen we ons al heel lang met dezelfde vervoersmiddelen. Een fundamenteel ander vervoersconcept is niet te verwachten. In de vormgeving van de infrastructuur van onze stad blijven (vracht)auto's, bussen, fietsen, trams en treinen de norm.*
- *De laagdrempelige communicatiekanalen en de groeiende mondigheid van Stadlers maken dat verzoeken over 'klein verkeersleed' toenemen. Een trend die al een aantal jaren zichtbaar is, waarbij bovendien een hogere kwaliteit in de afhandeling wordt verlangd.*
- *In lijn met de algemene trend en de burgerschapsstijlen in de stad verwachten we de komende jaren dat mensen zich verder terugtrekken op hun individuele belang en hun eigen leefomgeving. In Groningen misschien nog meer dan landelijk: Groningen heeft door het grote aantal studenten relatief veel 'Pragmatici' en heel weinig 'Verantwoordelijken'. Tegelijkertijd neemt door de toenemende druk op de stad ook de druk op de openbare ruimte toe, helemaal in een compacte stad als de onze. Dat leidt steeds vaker tot wrijving en irritatie. De onderlinge verdraagzaamheid staat onder druk: tussen fietsers en voetgangers, tussen studenten en andere stadlers.*
- *De socio-economische verwachtingen maken dat het rijbewijs- en autobezit verder groeit. Nu is, met het huidige kabinet, niet op korte termijn te verwachten dat er een vorm van beprizen komt, maar volgens deskundigen is dat op termijn onontkoombaar om files echt te bestrijden. Het beprizen van autogebruik in plaats van het autobezit, stimuleert autobezit en impliceert een verdere groei van de parkeerdruk in wijken.*
- *Als klimaatverandering niet overtuigend genoeg is, dan dwingen op termijn de kosten van energie ons om over te stappen op alternatieven voor verbrandingsmotoren. Vanuit milieuopectiek gaan we positiever tegen auto's aankijken (niet meer vies en vervuilend). De druk van rijdende en geparkeerde auto's op de kwaliteit van de ruimte wordt er alleen niet minder om.*
- *ICT en verkeersmanagement zijn de grootste ontwikkelgebieden binnen het thema verkeer. Dit maakt dat we kunnen sturen op gebruik en benutting van onze infrastructuur en openbare ruimte, de verkeersveiligheid verder kunnen verbeteren, service kunnen verhogen richting gebruikers en in sommige gevallen een verplaatsing kunnen voorkomen. Bij uitstek een thema dat publieke beheergrenzen overstijgt. Ook een thema dat de beleving van de stad beïnvloedt, omdat oriëntatievermogen minder belangrijk wordt. De ontwikkelingen 'in car' maar ook langs de weg gaan snel.*
- *De ontwikkeling van trapondersteuning bij fietsen lijkt definitief door te zetten. Dit vergroot de actieradius en dus de acceptabele fietsafstanden bij stedelijke ontwikkelingen (compacte stad).*
- *Verdampen onze bereikbaarheidsknelpunten door de bevolkingskrimp en hebben we in 2020 een overschot aan infrastructuur? Verschraling van het voorzieningenniveau in de regio, versterking daarvan juist in de stad en de socio-economische ontwikkelingen maken het niet waarschijnlijk dat er na 2020 een afname in mobiliteit komt. Ter illustratie: in 20 jaar groeide de bevolking met 13%, de automobiliteit met 40%.*

3. Fiets

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

Fiets hoge prioriteit

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

Fiets en ruimtelijk beleid

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

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

Fietspadennetwerk is bijna af

De ruimtelijke context is er. Maar we willen ook dat fietsers zich vlot en zonder omrijden door de stad kunnen verplaatsen. Fietsers moeten daarom beschikken over een direct en fijnmazig netwerk van fietspaden. Deze zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig ingericht en voorzien van een adequate bewegwijzering. Voor de recreatieve fietser ontwikkelen we samen met de provincie en alle overige Groningse gemeenten een zogeheten fietsknooppuntennetwerk, voorzien van informatiepanelen en routeborden. De hieraan gekoppelde nieuwe fietsrouteplanner zal in de loop van 2011 gereed zijn.

Gelukkig kent Groningen al jarenlang brede politieke steun voor de fiets als vervoermiddel. Zo heeft de fiets zich in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vaste plek verworven in de ontwerpogave. In de jaren '90 is fors geïnvesteerd. Op basis van de Fietsnota uit 2000 is de laatste jaren hard gewerkt aan nieuwe fietspaden en -stroken, zijn betegelde fietspaden geasfalteerd, is fietsbewegwijzering aangebracht en zijn grote projecten als de Antwerpentunnel, de Walfridusbrug en de ACM-fietsbrug over het Reitdiep gerealiseerd. Daarnaast kunnen fietsers gebruik maken van de nieuwe Berlagebrug en de nog te realiseren Sontbrug.

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

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

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

Meer ruimte voor fietsen stallen

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

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

Bij het nieuwe station Europapark verwachten we in de toekomst een groot aantal treinreizigers die met de fiets naar het station komen. Onder het stationsplein aan de Europaparkzijde bouwen we daarvoor een ondergrondse fietsstalling. De hoofdingang van deze stalling ligt naast de brede onderdoorgang, waardoor fietsers vanuit de tunnel rechtstreeks de stalling in kunnen fietsen. Hierdoor wordt overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte zo veel mogelijk voorkomen. De fietsstalling bij het station Europapark krijgt een capaciteit van circa 1.500 stallingplaatsen.

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

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat bewaakte fietsstallingen niet kostendekkend draaien. Hun bestaansrecht komt dan ook niet voort uit bedrijfeconomische motieven, maar de stallingen vervullen een rol voor specifieke fietsersdoelgroepen: veelal ouderen, werknemers in de binnenstad en bezitters van dure, nieuwe

fietsen. Om ook deze fietsers welkom te blijven heten in de binnenstad is sinds 2008 het bewaakte stalling in de binnenstad gratis. Bovendien is recentelijk een nieuwe bewaakte fietsenstalling in de Peperstraat geopend. Ook in de plannen van het Groninger Forum wordt voorzien in een ondergrondse (gratis) fietsenstalling.

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

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

Opstellen nieuw fietsbeleid

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

4. Openbaar vervoer

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

Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij willen een per openbaar vervoer uitstekend bereikbare stad. Landelijk en internationaal gezien is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Deze kan de (ook mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau terugbrengen en onze regionale economie van impulsen voorzien. Op de lange termijn staat deze snelle verbinding nog steeds op onze wensenlijst. Maar met het tekenen van het RSP-convenant is voorlopig afstand gedaan van die ambitie. Met compensatiegeld uit het RSP is de inzet verschoven naar frequentieverhoging en versnelling op het bestaande spoortraject naar Zwolle. Ook de drager van het regionale openbaar vervoersysteem, de regionale spoorlijnen, versterken we door de inzet van extra treinen op het traject naar Leeuwarden, een nieuwe spoorlijn naar Heerenveen en doorkoppeling van treinen. De herinvoering van een treinverbinding naar Veendam is recent als eerste in de volgorde geopend.

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

Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

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

Toekomstvast openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Spoor en tramlijnen als drager van hoogwaardig openbaar vervoersysteem

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

Spoor

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

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

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

Regiotram

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

Uitgangspunt voor de aanleg van de tramlijnen is dat de buslijnen uitstekend aansluiten op de tram. Dit vergt een nieuwe uitdaging wat betreft de ruimtelijke inpassing, want het betekent enerzijds de realisatie van openbaar vervoerknooppunten rondom een aantal tramhaltes. Anderzijds is mogelijk nieuwe businfrastructuur nodig, bijvoorbeeld om de knooppunten en dynamo's vlot te kunnen bereiken. De tramlijnen krijgen zoveel mogelijk vrij baan en prioriteit op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer en de oversteekbaarheid om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tramtracé ingrepen op de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig. Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als socio-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast waarbij wij het maximale doen om de stad bereikbaar te houden.

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

Samen met de regio hebben we als toekomstbeeld voor ogen dat de tramlijnen na 2020 de regio inrijden, in eerste instantie vooral via bestaande spoorlijnen. De corridors naar Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Martiniziekenhuis/De Punt, Leek/Roden, Winsum en Bedum komen hiervoor als eerste in aanmerking. Eind 2011 is de programmeringsfase afgerond en wordt duidelijk welke corridors als eerste in aanmerking voor het doorrijden in de regio komen. Begin 2012 wordt begonnen met verkenningen voor corridors die als eerste in aanmerking voor realisatie komen. Vooruitlopend op de afronding van de programmeringsfase wordt gestart met de verkenning naar Hoogezand-Sappemeer.

Overige speerpunten

Busbaan Paterwoldseweg-Hoofdstation

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

Bustoe- en afritten P+R Hoogkerk

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

Verkennen versnellen van het openbaar vervoer

De afgelopen periode is door de toenemende congestie de rijtijd van de bussen en daarmee de dienstregeling toegenomen. Dit betekent dat voor hetzelfde exploitatiebudget minder openbaar vervoer wordt aangeboden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het openbaar vervoer in dezelfde file staat als het autoverkeer zoeken zijn daarom in het RSP maatregelen voor het busverkeer opgenomen. Mogelijke (rijks-) bezuinigingen vragen daarnaast om creatieve oplossingen die het exploitatietekort van het openbaar vervoer verminderen. Eén van de maatregelen is het versnellen van het openbaar vervoer. In dat kader willen wij verkennen of het mogelijk is om

naast de in het RSP opgenomen maatregelen aparte busvoorzieningen aan te leggen of op bepaalde bundels te ontmengen (het openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer). Een goed voorbeeld hiervan is de afwikkeling van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

Busbaan Europaweg

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

Dynamische reisinformatie

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

Goed toegankelijk openbaar vervoer

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

Marketing en productverbetering

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

5. Auto

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

Huidige situatie ringwegen

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

- tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen A28 en Emmaviaduct
- nieuwe bypasses langs weerszijden van de ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat,
- de aanleg van het Euvelgunnetracé
- en het 'verlengen' van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.

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

Huidige situatie overige wegen in de stad

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

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

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

Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities van de regio met de stad als spin in het web waar te maken, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang, met name voor de dynamo's. We willen er alles aan doen om deze

bereikbaarheid optimaal te houden. Daarentegen heeft de sterke groei van het autogebruik een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds maar voldoen aan de vraag naar automobilititeit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder en barrièrewerking. Daarnaast moeten in de stad veel functies tot hun recht komen binnen een beperkte ruimte.

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

Het verbouwen van de Zuidelijk Ringweg betekent werken aan de belangrijkste schakel in ons wegnnetwerk. Stremmingen hebben grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Het is van groot belang om tijdens de verbouwing de stad bereikbaar te houden. Dit doen we door een zo slim mogelijke fasering in de bouw en door te sturen op verandering in mobiliteitsgedrag en het bieden van alternatieven. Daarbij is samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders en partijen cruciaal. Onze inzet is om de vele initiatieven op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement op elkaar af te stemmen en zo mogelijk te bundelen. De stad neemt het initiatief om gezamenlijk met andere regionale partijen en projectorganisaties een integraal bereikbaarheidsplan voor Groningen tijdens het 'werk in uitvoering' te ontwikkelen. Omdat het instrument (dynamisch) verkeersmanagement nog te beperkt wordt ingezet als middel om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren en reguleren, willen we hier de komende periode extra op inzetten.

Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het van cruciaal belang dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Om deze bereikbaarheid te waarborgen moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer vlot door op de ringweg, dan blijft het verkeer zolang mogelijk rijden op de ringweg. Daarmee zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegnnet beperkt wordt. De capaciteitsuitbreiding moet natuurlijk voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit en daar waar nodig worden mitigerende maatregelen getroffen

De Langmanmaatregelen op de Zuidelijke Ringweg bieden weliswaar verlichting van de knelpunten, maar bieden geen oplossing voor de lange termijn. Dit moet het Bestuurlijke Voorkeursplan voor de zuidelijke ringweg bieden, dat in november 2009 is vastgesteld. De planstudiefase is gestart. De projectorganisatie zuidelijke ringweg, een samenwerkingsverband tussen de gemeente, provincie Groningen en Rijkswaterstaat, werkt in deze fase het plan verder uit. Bij de planstudie is ons uitgangspunt: inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid. Tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg moet de stad bereikbaar blijven. De projectorganisatie maakt hiervoor een bereikbaarheidsplan, wat op stad en regionaal niveau wordt afgestemd met andere grote projecten.

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

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

Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

Bij een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer in de stad niet altijd ongehinderd doorstromen. Nadrukkelijk wordt de capaciteit van lokale wegen niet steeds substantieel vergroot. Dat kan ook niet want de

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

fysieke en milieukundige ruimte daarvoor ontbreekt. Vooral de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zijn hierbij maatgevend. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten dan voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Maar op veel plekken in de stad kan of willen we ook geen uitbreiding vanuit de ruimtelijke kwaliteit die we voor staan.

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

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

In 2009 is de visie voor de Diepenring, het noordelijke en oostelijke deel daarvan, vastgesteld. Met behoud van de verkeersfunctie, moet de Diepenring vooral een verblijfsfunctie krijgen om de bezoeker en bewoners de mogelijkheid te geven te genieten van de aantrekkelijkheid van dit deel van de stad. Dit betekent meer ruimte voor verblijven, de voetganger en de fiets en minder ruimte voor de auto en parkeren.

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

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

6. Parkeren

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

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

Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

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

Binnenstadsparkeren in het centrum

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

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

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

Binnenstadsparkeren op afstand: P+R

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

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

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

In 2009 hebben circa 2,5 miljoen reizigers van de P+R, in combinatie met het openbaar vervoer gebruik gemaakt. Onze ambitie is om het aandeel van de P+R in de totale (auto)pendelstroom naar de stad te verdubbelen. In 2011 is hiertoe de P+R Hoogkerk (600 parkeerplaatsen) geopend. De P+R Europapark (740 parkeerplaatsen) vervangt de in 2009 gesloten P+R Sontweg. Uitbreiding van de P+R Europapark tot 1000 – 1200 parkeerplaatsen is op termijn mogelijk. Voor de P+R Kardingge wordt een nieuwe visie ontwikkeld in samenhang met de komst van de tram en het medegebruik door aanliggende functies. De P+R Haren (385 parkeerplaatsen) is erg succesvol en wordt in overleg met de Gemeente Haren uitgebreid. Nieuwe P+R-terreinen staan verder op het programma op het Zernike (700 parkeerplaatsen) en op Driebond (200 parkeerplaatsen).

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

Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

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

Binnenstad

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

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

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

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

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

Schilwijken

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

We gaan daarom verder aan de slag met:

- uitbreiden van het gebied met betaald en -vergunningparkeren;
- aanscherpen van het uitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en het gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in zones.

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

In het verleden gingen we over tot het invoeren van vergunningparkeren en betaald parkeren wanneer een meerderheid in de wijk aangaf hier voor te zijn. Gelet op onze doelen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid gaan we proactief met wijken in gesprek over de invoering. Samen met de bewoners en ondernemers in deze wijken, kiezen wij hiervoor het juiste moment. We beginnen hierbij in de Oranjewijk, de Laan Corpus den Hoorn en rond het Helperplein en gaan vervolgens in de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk aan de slag.

Het beleid bij nieuwe ontwikkelingen

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

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

Parkeerservice/Parkeerbedrijf

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

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

Nieuwe technieken/informatievoorziening

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

Daarnaast verdiepen we ons in andere monitoringstechnieken , die maatwerk mogelijk maken. Op basis van de actuele verkeerssituatie kunnen bezoekers meer gestuurd worden. Over de actuele parkeerdruk willen wij de bezoekers nog vóór een P+R-terrein kunnen informeren en direct het adequate alternatief bieden. In de huidige situatie krijgt de bezoeker pas vlak voor een parkeergarage te zien of deze nog vrije plekken heeft of vol is. Dit informatiesysteem gaan we uitbreiden naar de ringwegen (PRIS).

7. Goederenvervoer

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

(Inter-) nationale en regionale distributie

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

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

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Voor personeel en bezoekers, maar vooral ook voor de af- en aanvoer van goederen. Met het uitbreiden van de ringwegcapaciteit wordt hieraan tegemoet gekomen. We stimuleren de vestiging van nieuwe bedrijven op goed bereikbare locaties. Denk aan het Europapark, de Eemskanaalzone, het Zernikerterrein, het UMCG/Bodenterrein en de omgeving rondom het Martiniziekenhuis. Daarmee heeft het goederenvervoer baat bij de maatregelen die in hoofdstuk 5 (auto) zijn genoemd.

Stedelijke distributie

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

Venstertijdengebied

Met venstertijden voor een deel van de binnenstad wordt de vrijheid van het aanlevertijdstip beperkt: de logistieke planning van alle vervoerders moet zodanig zijn dat voor 11.00 uur alle vrachtwagens de binnenstad hebben verlaten. Daarnaast mag er ook tussen 18.00 en 20.00 uur worden bevoorrad.

Met deze venstertijden wordt er geen rekening wordt gehouden met versleveranties voor de horeca die aan de Europese kwaliteitsbewaking HACCP (voluit: Hazard Analysis Critical Control Points) moet voldoen. Dit vereist dat de verwerker van de producten de verse waren persoonlijk in ontvangst neemt en controleert op kwaliteit. Deze verwerkers van de producten, de koks, zijn doorgaans niet aanwezig tijdens de huidige venstertijden, omdat de horeca andere openingstijden kent. Een kok begint doorgaans in de middag met zijn voorbereidingen. We zoeken dan ook naar slimme oplossingen om ondernemers te faciliteren bij hun bevoorrading, zonder dat dit afbreuk doet aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad. Denk daarbij aan ontwikkelingen op het gebied van schone en duurzame bevoorrading door middel van elektrische voertuigen.

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

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

Erkenningsregeling Stadsdistributie

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

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

8. Verkeersveiligheid

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

Verkeersveiligheid hoge prioriteit

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

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

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

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

Infrastructuur Black-spots

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

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

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

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is een van de belangrijkste peilers van het verkeersveiligheidsbeleid. Jaarlijks wordt er ruim € 90.000 aan verkeerseducatieprojecten besteed. In het educatiebeleid wordt prioriteit gegeven aan projecten voor schoolgaande kinderen. Daarnaast wordt in het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen, die door de Groninger gemeenten gezamenlijk worden vastgesteld. Het educatieprogramma neemt naast vaste onderdelen als de verkeersmarkten en verkeersexamens ook actuele en vernieuwende projecten op. Inzichten in gedragsbeïnvloeding in het verkeer wijzigen, met vernieuwende projecten willen wij daarvan optimaal gebruik maken.

Raadsvoorstel - Actualisatie nota duurzame mobiliteit.gr11.2638607pdf

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

Schoolomgevingen

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

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

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

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2588468

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014

Groningen, - 6 JUN 2011

Aan de raad,

Hierbij bieden wij u het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014 aan.

1. Inleiding.

In de structuurvisie *Stad op Scherp* zetten we in op het duurzaam verbeteren van het woon- en leefklimaat en het positioneren van de stad en het stedelijk netwerk Groningen- Assen als stad en regio met economische potentie in met name de kennissector. Dat vraagt om investeringen in wijken, in een betere bereikbaarheid, in de *dynamo's* van de stad (binnenstad, stationsgebied, Europapark, UMCG/Bodenterrein, Zernike en Martiniziekenhuis e.o.) en in het stimuleren en faciliteren van de kenniseconomie. In ons collegeprogramma, de meerjarenbegroting 2011-2014 en de geactualiseerde nota "Duurzame Mobiliteit" is deze hoofdlijn bevestigd. Wat betreft de grote projecten geven we daarbij prioriteit aan de Zuidelijke en Oostelijke Ringweg, de RegioTram, Meerstad en de Grote Markt Oostzijde (incl. het Forum). In het stationsgebied beperken we ons voorlopig om financiële redenen tot wat noodzakelijk is voor de voortgang van alle spoorse maatregelen uit het RSP, inclusief de RegioTram.

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie (MUST) wordt de structuurvisie *Stad op Scherp* verder uitgewerkt. Het doel van het MUST is te komen tot meer focus, meer samenhang en minder versnippering. Hierdoor kunnen we beschikbare capaciteit, kwaliteit en middelen effectiever en efficiënter inzetten. In die zin is het MUST de overkoepelende, integrale "paraplu", waaronder de sectorale meerjarenprogramma's hangen. De vertaling van deze samenhang tussen het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer en de overige sectorale programma's vindt u in paragraaf 2 van deze nota terug.

Zoals ook in de geactualiseerde nota "Duurzame Mobiliteit" aangegeven, ligt binnen het programma Verkeer en Vervoer de focus op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Randvoorwaarde hierbij is dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijven. Het realiseren van de benodigde omrijroutes en begeleidende maatregelen (dynamisch verkeersmanagement) in aanloop naar de grote verbouwingen zijn in de periode 2011-2014 dan ook van groot belang.

In het verlengde hiervan zetten we de komende periode fors in op de aanleg, uitbreiding en upgrading van P+R-terreinen, de aanleg van de HOV-as West, werken we de mogelijkheden uit om in de toekomst het autoverkeer nog meer via de ringwegen (visie autostructuur/sectorenmodel) te laten gaan en realiseren we extra fietsparkeergelegenheid in de binnenstad en bij de stations. Tot slot richten we ons in 2011 op het afronden van het project veilige schoolomgevingen, de maatregelen in 30 km/h-gebieden en een aantal fietsprojecten (fietspaden en -routes) uit de afgelopen collegeperiode.

Met dit meerjarenprogramma geven we inzicht in de stand van zaken en financiële dekking van onze verkeersprojecten. De projecten tot en met het jaar 2011 zijn hard wat betreft dekking en planning en in overeenstemming met de besluiten die u bij de afgelopen begrotingsbehandeling en in eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten vanaf 2012 baseren wij ons op inschattingen. Dit geldt ook voor de kosten en mogelijke medefinanciering door andere overheden en subsidies.

Bij het opstellen van dit meerjarenprogramma wordt duidelijk dat een heroverweging van een aantal projecten noodzakelijk is, omdat enkele andere projecten anders geen doorgang kunnen vinden. Omdat wij het zo belangrijk vinden dat deze projecten in 2011 doorgaan, hebben we voor 2011 een financiële oplossing bedacht. Het gaat dan specifiek om de afronding van het project schoolomgevingen, de aanpak van kleinere verkeersmaatregelen in de wijk en het uitvoeringsprogramma Ruimte voor de binnenstad 2011-2012.

Ons college stelt voor om het project Schoolomgevingen te dekken uit de Nieuw Beleidsmiddelen die beschikbaar zijn voor het Project P+R Zernike. Het budget P+R Zernike wordt met € 200.000,- verlaagd. Bij de begroting 2012 komen we terug met een algemene heroriëntatie op het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, en daarbij een voorstel hoe we de middelen P+R Zernike weer zullen aanvullen ten laste van projecten, die worden geschrapt.

Vanuit de raad wordt aangegeven veel belang te hechten aan het werken aan kleine verkeersmaatregelen in de wijk. Hiervoor is op dit moment geen budget meer. We stellen voor om hier prioriteit aan te geven en het gereserveerde gemeentelijke budget voor het gratis busweekend (€ 45.000,- uit OV-voorziening) hiervoor beschikbaar te stellen. Een raadsvoorstel over de evaluatie van het busweekend 2010 en deze niet te vervolgen, wordt gelijktijdig aan uw raad aangeboden.

Dit betekent echter ook dat we voor de jaren 2012-2014 een afweging moeten maken binnen de totale heroverweging van de inzet van gemeentelijke middelen. In dat licht stellen we voor om de besluitvorming over de financiële inzet in de jaren 2012-2014 te verplaatsen naar het eind van dit jaar. Tevens kan dan beter worden ingespeeld op de financiële situatie van het Parkeerbedrijf en de gevolgen daarvan voor de dekking en daarmee uitvoering van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

2. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer in relatie tot het MUST 2011-2014.

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie (MUST) 2011-2014 zijn de belangrijkste prioriteiten in de verschillende structuurvisieprogramma's gedurende deze collegeperiode benoemd. Dit zijn de zes dynamo's (binnenstad, stationsgebied, Europapark, UMCG/Bodenterrein, Zernike en Martiniziekenhuis e.o.), de Eemskanaalzone en de Oosterhamrikzone. Onder de overkoepelende paraplu van het MUST hangen de sectorale meerjarenprogramma's, die in het kader van het MUST op elkaar zijn afgestemd. Daar waar programma's elkaar overlappen en elkaar kunnen stimuleren, wordt gezamenlijk opgetrokken. De projecten in dit meerjarenprogramma dragen kortom primair bij aan de gestelde doelen binnen het programma Verkeer en Vervoer, maar stimuleren en bedienen ook ontwikkelingen binnen andere programma's.

Samenhang programma Verkeer en programma Wonen.

Voorwaarde voor een succesvolle gebiedsontwikkeling van de dynamo's is de (auto)bereikbaarheid.

- Om de ontwikkeling van de woningbouw (en kantoorontwikkeling) op het Europapark te blijven stimuleren zetten we in op een goede ontsluiting met het station Europapark en de realisatie van de aansluiting tussen de Duinkerkenweg en de Boumaboulevard.
- Tijdige ontwikkeling van de Sontbrug en het Sontwegtracé, alsmede realisatie van een fietsverbinding naar Meerstad en de realisatie van P+R Driebond moeten de ontwikkeling van Meerstad faciliteren.
- In de nabijheid van winkelcentrum Paddepoel gaan we mogelijke maatregelen rondom het verminderen van de parkeerdruk en de realisatie van fietsenstallingsmogelijkheden inventariseren. Dit vanwege de toename van studentenhuysvesting rondom het winkelcentrum en de intensivering/herontwikkeling van het winkelcentrum zelf.
- We zetten in op een voorspoedige realisatie van de fietsbrug Plataanbrug, als stimulans voor de ontwikkeling van studentenhuysvesting op de Struktonlocatie.
- De ontwikkeling van het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd (ACM-brug/Kerklaan) is gekoppeld aan de voortgang van de nieuwbouw Blauwbörgje.

Samenhang programma Verkeer en programma Economische Zaken.

Omdat het vaak om integrale gebiedsontwikkelingsprojecten gaat, zijn infrastructurele maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van woningbouwlocaties tegelijkertijd ook gericht op de economische ontwikkeling. Dan gaat het bijvoorbeeld om de ontsluiting door het nieuwe station Europapark en realisatie van de aansluiting Duinkerkenweg/Boumaboulevard om de kantoorontwikkeling op het Europapark te stimuleren en de realisatie van de auto-ontsluiting door de Oosterhamrikzone ten behoeve van de bereikbaarheid van het UMCG en binnenstad-noord. Daarnaast zetten we in dit meerjarenprogramma in op de realisatie van de aansluiting Rode Haan, omdat deze voorwaardelijk is voor de toekomstige uitgifte van kavels op bedrijventerrein Eemspoort-Zuid.

Samenhang programma Verkeer en programma Onderhoud.

Vanuit het onderhoudsprogramma wordt in deze collegeperiode gewerkt aan de A7/Gideonbrug. Binnen het verkeersprogramma worden de projecten aansluiting P+R Europapark, aansluiting Rode Haan en de busbaan Europaweg-UMCG rondom de A7 uitgevoerd. Door de werkzaamheden op elkaar af te stemmen, beperken we de overlast. De werkzaamheden dienen voor 2015 (start werkzaamheden Zuidelijke Ringweg) te zijn afgerond.

Verder ligt de komende periode binnen het programma Verkeer de nadruk op de planvoorbereiding en het in uitvoering brengen van de projecten Zuidelijke Ringweg en RegioTram, het zorgen voor adequate tijdelijke omrijroutes (Oostelijke Ringweg, Sontweg etc.), de (binnen)stedelijke bereikbaarheid garanderen en fors inzetten op P+R en dynamisch verkeersmanagement.

3. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer in het kort.

Het is onze uitdaging een goede balans te vinden in het oplossen van doorstromingsmaatregelen en het behouden van een leefbare en duurzame stad. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht om de groei van de automobiliteit op te vangen. Ons devies is daarom met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Omdat Groningen een compacte stad is, is de fiets in veel gevallen en voor veel Stadgers een reëel alternatief. Om dezelfde reden is er een stevig draagvlak voor openbaar vervoer en P+R.

De komende tien jaar wordt het programma Verkeer gekenmerkt door een aantal grote infrastructuurprojecten. In de aanloop naar de uitvoering van deze grote projecten, prioriteren we de komende periode (2011-2014) een aantal projecten die vóór de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg en aanleg van de RegioTram klaar moeten zijn. Met de realisatie van deze projecten maken we noodzakelijke omrijroutes mogelijk en bieden we snelle en betrouwbare vervoersalternatieven aan. Het gaat hierbij om:

- ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg;
- aanleg van de Sontwegverbinding;
- realisatie van de laatste fase van de HOV-as West;
- aanleg, uitbreiding en upgrading van P+R-terreinen;
- fietsparkeren stations en binnenstad;
- invoering dynamisch verkeersmanagement (DVM).

Voor de projecten op het gebied van P+R, fietsparkeren en DVM geldt dat deze binnen het programma Verkeer (relatief) nieuw zijn. Het opstarten en in uitvoer brengen van deze projecten vergt op korte termijn de nodige inzet. Het opstarten van andere (nieuwe) projecten is gezien de financiële middelen in deze periode lastig. Daarbij komt dat het programma Verkeer meer omvat dan de "grote" projecten. Zo richten we 30km/h-gebieden in, maken we schoolomgevingen veilig, leggen we fietspaden en -routes aan en geven we gehoor aan verzoeken van Stadgers, zoals de aanleg van een drempel in de wijk. Een goede balans tussen de grote projecten en deze "kleinere" activiteiten blijft belangrijk.

Tevens wordt in dit meerjarenprogramma stilgestaan bij het investeringsbeeld 2011-2014 (hoofdstuk 4) waarin de gevolgen van de bezuinigingen op rijksniveau op vooral de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) worden aangegeven.

In hoofdstuk 5 wordt de stand van zaken beschreven van de grote projecten Zuidelijke en Oostelijke Ringweg, RegioTram, Stationsgebied, Sontwegverbinding en de spoorse maatregelen uit het RSP-pakket. Daarna wordt de stand van zaken van projecten per deelprogramma weergegeven:

- Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer per deelprogramma (hoofdstuk 6)
- Fiets (hoofdstuk 7).
- Openbaar Vervoer (hoofdstuk 8).
- Auto (hoofdstuk 9).
- Parkeren (hoofdstuk 10).

6

- Verkeersmanagement (hoofdstuk 11).
- Stadsdistributie (hoofdstuk 12).
- Verkeersveiligheid (hoofdstuk 13).

4. Investeringsbeeld 2011–2014.

De komende jaren staan we voor een bezuinigingsopgave. Hoewel de bezuiniging grotendeels plaatsvindt binnen de eigen organisatie en zo min mogelijk tot lastenverzwaring of versobering van het voorzieningenniveau voor Stadlers leidt, nopen de bezuinigingen er toe dat bestaande middelen binnen het programma zo efficiënt en effectief mogelijk moeten worden ingezet.

Uit het investeringsbeeld 2011-2014 blijkt verder dat middelen beschikbaar zijn om enerzijds de activiteiten af te ronden waar we in de vorige collegeperiode mee zijn begonnen en anderzijds "nieuwe" activiteiten te realiseren op de gebieden P+R, fietsparkeren en DVM. Met het investeringsbeeld 2011-2014 is ook duidelijk dat we geen nieuwe projecten (wensbeelden) kunnen opstarten.

Tevens staan we stil bij de aangekondigde bezuiniging vanuit het Rijk op de BDU en melden we u de stand van zaken rondom de grootste geldstroom binnen het programma Verkeer, te weten de RSP-gelden.

Bezuiniging BDU.

De provincie Groningen krijgt vanuit het Rijk elk jaar de Brede Doel Uitkering Verkeer (BDU). De provincie verdeelt de middelen vanuit de BDU. In de verdeling gaat het merendeel naar het OV-bureau Groningen-Drenthe als bijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer. Naast de bijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer worden ook infrastructurele projecten binnen de provincie Groningen uit de BDU betaald. De gemeente Groningen ontvangt hier, volgens vaste afspraak, jaarlijks grofweg 3,5 miljoen euro van voor investeringsprojecten. Het huidige kabinet heeft in zijn regeerakkoord opgenomen dat de Rijksbijdrage aan de BDU wordt beperkt met 5%. Hoe deze bezuiniging op onze BDU-geldstroom door de provincie wordt doorvertaald is op dit moment onzeker. Dit heeft er mee te maken dat de minister van Infrastructuur en milieu nog overleg met de decentrale overheden wil voeren over hoe en waar de taakstelling kan worden gerealiseerd. Recent heeft de provincie Groningen wel aangegeven dat voor 2011 de bezuinigingen nog zonder problemen kunnen worden opgevangen, maar dat voor de jaren daarna alle vaste meerjarige afspraken worden heroverwogen. Dit betreft ook de vaste afspraken met de gemeente Groningen. De inzet van de provincie is dat deze bezuinigingen niet zullen landen bij het openbaar vervoer.

Regio Specifiek Pakket.

Als gevolg van het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is op 18 maart 2008 een convenant gesloten tussen de stuurgroep Zuiderzeelijn en minister Eurlings over het convenant "Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn" (RSP). Beschikbaar gestelde middelen uit dit convenant geven ons de mogelijkheid om enkele lang gekoesterde wensen slagvaardig op te pakken. Zo leggen we de RegioTram aan, wordt de Zuidelijke Ringweg toekomstvast gemaakt en waarden we het regionale spoor op. In de stad Groningen en directe omgeving gaat het om een totale investering van ruim 1 miljard euro. Het RSP loopt tot en met 2020.

Vanuit het RSP zijn ook middelen ondergebracht in een categorie voor "P+R en busstations" en "HOV-Infra". De inzet hiervan is destijds niet in de stuurgroep Zuiderzeelijn vastgesteld. Het Rijk heeft zeggenschap over dit deel van het budget. De provincie Groningen coördineert de voorbereidingen en toekenning van deze middelen. Hiervoor is een Toetsingskader RSP opgesteld en zijn afspraken gemaakt over de besluitvormingsprocedure voor toekenning en een gelimiteerde lijst van projecten. De gemeente Groningen zet in op een claim van 21 miljoen euro voor uitbreiding en kwaliteitsverbetering P+R, als onderdeel van de dekking van de Parkeernota. Daarnaast zetten we in op een claim van 21 miljoen euro vanuit het budget HOV-Infra voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding Eemskanaalzone, de op- en afritten van P+R Hoogkerk op de A7 en een busvoorziening op de Europaweg. Voor de gemeente Groningen geldt dat geen co-financiering wordt gevraagd, omdat wij reeds 80 miljoen euro in het totale RSP-pakket hebben bijgedragen. De RSP-claims zijn in dit Meerjarenprogramma 2011-2014 verwerkt.

5. Grote projecten.

5.1 Zuidelijke Ringweg.

Op dinsdag 10 november 2009 hebben minister Eurlings, de provincie Groningen en wij een handtekening gezet onder de bestuursovereenkomst over de aanpak van de Zuidelijke Ringweg (A7). Het bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA) bestaat uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ("tunneldeksels"). De uitwerking en optimalisatie van het ontwerp gebeurt in de planstudiefase. De planstudiefase is begonnen en duurt naar verwachting tot 2015. De werkelijke start van de uitvoering is medio 2015. Wij houden u met voortgangsrapportages op de hoogte van de ontwikkelingen. Oplevering is naar verwachting in 2020.

Financiën Zuidelijke Ringweg.

Een eerste raming van het BVA op basis van het globale ontwerp 2009 bedraagt € 715 mln. incl. BTW, prijspeil 2007. Het taakstellend budget voor de realisatie van het BVA (inclusief BTW, voorbereiding en toezicht, onvoorzien en risico's) bedraagt € 624 mln. prijspeil 2007. In de bestuursovereenkomst zijn er afspraken gemaakt hoe er gehandeld wordt indien de raming niet in overeenstemming met het budget is. Zo is afgesproken dat als de te optimaliseren oplossingsvariant zich niet zou blijken te verhouden met het gewenste kwaliteitsniveau, het beschikbare budget, of met de functionele randvoorwaarden, als volgt wordt gehandeld:

1. specifieke onderdelen gefaseerd worden gerealiseerd, gegeven de functionele randvoorwaarden ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
2. verdere wenselijkheden en mogelijkheden met elkaar in overeenstemming worden gebracht, met het streven om aan de eerdergenoemde kwaliteitsniveaus te kunnen voldoen;
3. additionele financiële middelen worden gegenereerd. Voor het vinden hiervan rust de verantwoordelijkheid daartoe bij de regionale partijen.

Voor het ministerie van Infrastructuur en milieu is uitgangspunt dat de kosten van het BVA in overeenstemming zijn met het taakstellend budget. Om de planuitwerking te kunnen starten is het van belang dat via een optimalisatieslag is aangetoond dat de scope van het BVA en het taakstellend budget met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht. De projectorganisatie heeft daartoe in 2010, in samenspraak met het Kwaliteitsteam, een quick scan gemaakt met mogelijke ontwerp-optimalisaties van het BVA. In de quickscan is een aantal ontwerptimalisaties naar voren gekomen die de scope van het BVA op het taakstellend budget kunnen laten sluiten.

5.2 Oostelijke Ringweg.

In het voorjaar 2009 hebben u en Provinciale Staten het eindbeeld voor een ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg vastgesteld. Met de maatregelen uit het eindbeeld worden de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op dit deel van de ringweg verbeterd. Uiterlijk in 2015 zijn de kruisingen op de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers.

De kosten voor het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg zijn bij de overdracht van de N46 van het Rijk naar de Provincie geraamd op 24 miljoen euro.

Voor het eindbeeld zijn de kosten nauwkeuriger in beeld gebracht en is een aantal extra wensen meegenomen. De totale kosten worden nu geraamd op 30 miljoen euro. Uit de middelen van de overdracht in 2007 is ongeveer 18 miljoen euro beschikbaar voor het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg. De dekking voor het resterende deel komt uit de te sparen eigen middelen en BDU voor de aanpak van de ringweg in de verhouding 2/7 gemeente en 5/7 provincie. Ons deel is gedekt uit de 454.000 euro die wij jaarlijks t/m half 2015¹ voor dit project ter beschikking hebben uit de middelen voor ringwegen en de afspraak met de provincie om jaarlijks 381.500 euro uit de BDU in te zetten.

Per deelproject doen wij u een voorstel. Het eerste voorstel met betrekking tot de kruising bij Lewenborg/Ulgersmaborg is in oktober 2010 door u goedgekeurd. De volgende kruisingen (Beijum Zuid, Beijum Noord en Kardinge) worden via een bestemmingsplanprocedure mogelijk gemaakt. Deze ontwerp-bestemmingsplannen worden samen met een kredietaanvraag ter besluitvorming bij u neergelegd.

5.3 RegioTram.

Op 21 oktober 2010 heeft u besloten tot de start van het aanbestedingstraject van de twee tramlijnen in de stad. De tramlijnen lopen van het hoofdstation naar Zernike (tramlijn 1) en van het hoofdstation naar Kardinge (tramlijn 2). Eveneens stelde u op 21 oktober 2010 het voorlopig ontwerp voor lijn 1 en het tracé voor lijn 2 vast. De aanbesteding loopt van december 2010 tot het najaar van 2012. Bij een positief gunningsbesluit wordt naar verwachting vanaf de zomer 2013 over gegaan tot aanleg van de tram. Wij verwachten dat in de eerste helft van 2016 de tram rijdt. Met de aanleg van de tram is een investering van 307,7 miljoen euro gemoeid. Dekking hiervan vindt plaats uit verschillende bronnen (RSP, Provincie Groningen, Regio Groningen-Assen en gemeente Groningen). Relevant binnen het programma Verkeer is dat vanaf 2017 niet meer voor de aanpak van ringwegen wordt gespaard, maar dat dit budget wordt ingezet als dekking van het raamwerk RegioRail.

5.4 Verkenning stationsgebied.

Begin 2009 zijn we gestart met de planvorming voor ons stationsgebied. Met deze planvorming geven we uitdrukking aan de benoeming in de structuurvisie "Stad op Scherp" van het stationsgebied als dynamo voor de (economische) doorontwikkeling van stad en regio. De status als dynamo wordt ondersteund door het Rijk via de verlening van het predicaat landelijk voorbeeldproject binnen het rijksprogramma spoorzones en opname in de verkenningentabel van het zogenaamde MIRT (de gezamenlijke begroting van de ministeries van VROM en V&W). Hoewel het rijksprogramma in 2011 wordt beëindigd als faciliterend programma, blijven we ons richten op het MIRT-kader als platform voor het overleg met het Rijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied.

Momenteel werken we aan de uitwerking van de ontwerpogave voor een integrale gebiedsontwikkeling en een aantal specifieke onderdelen daarbinnen. Hierin vervullen de aanlanding van de tram, (gedeeltelijke) verplaatsing van het emplacement en de

¹ Het sparen voor ringwegen loopt overigens tot en met 2016; de laatste anderhalf jaar (één helft van 2015 en geheel 2016) zijn nog niet bestemd voor specifieke projecten. Vanaf 2017 zetten we deze middelen in voor de RegioTram.

situering van het transferpunt een hoofdrol. In breder verband werken we ook aan de ruimtelijke inpassing van de extra treinverbindingen en de frequentieverhoging. Deze staan regionaal en nationaal door het RSP-pakket voor het spoor op de rol. Om tot een voorkeursalternatief te komen zullen we u in juli van 2011 verschillende opties met een voorstel voor een te kiezen voorkeursalternatief voor de integrale gebiedsontwikkeling voorleggen. Aansluitend starten we overeenkomstig de MIRT-systematiek met de uitwerking van dit alternatief, die moet uitmonden in een ontwikkelingsvisie en -strategie in het najaar van 2011. Prioriteit heeft echter de inzet van de RSP-middelen voor de RegioTram en de voorgenoemde verbeteringen van de nationale en regionale spoorverbindingen.

5.5 Sontwegverbinding (Sontbrug).

In de visie Eemskanaalzone is aangegeven dat de toekomstige woonwijk Meerstad wordt ontsloten via de Sontwegverbinding. Naast de ontsluiting van Meerstad ontstaat met de Sontwegverbinding ook een directe verbinding tussen Meerstad en de bestaande stad. De Sontwegverbinding bestaat uit vijf te onderscheiden wegvakken:

1. Sontweg.
2. Kruispunt Sontweg/Berlagetracé.
3. Sontbrug, inclusief toeleidende wegen vanaf knooppunt Bornholmstraat tot knooppunt Stettinweg.
4. Knooppunt Stettinweg.
5. Stettinweg tot Oostelijke Ringweg.

Voor realisatie van deze vijf wegvakken is een bedrag nodig van 65 miljoen euro. Dekking hiervan wordt voorzien uit bijdrage FES (12 miljoen), bijdrage Meerstad ineens 2016 (15 miljoen), bijdrage Meerstad gefaseerd 2017-2032 (15 miljoen), RSP-HOV-Infra (18 miljoen) en een bijdrage uit de risicobuffer van 5 miljoen euro. Het voorstel hieromtrent is begin 2011 aan u voorgelegd.

De uitwerking van de mogelijkheden vindt plaats in 2012. Oplevering van de brug is voor de oplevering van de eerste 1.500 woningen in Meerstad of voor de start van de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg (als mogelijke omrijroute).

5.6 RSP-spoor.

In het Regio Specifieke Pakket (RSP) zijn maatregelen opgenomen om een forse impuls te geven aan het vervoer over spoor. Het gaat over:

- frequentieverhoging van de dienstregeling op de trajecten Groningen-Leeuwarden en Groningen-Zwolle;
- herintroductie van treinen naar Veendam;
- doorkoppeling van regioliijnen op het hoofdstation zodat directe verbindingen Roodeschool-Nieuweschans, Delfzijl-Veendam en Leeuwarden-Assen ontstaan;
- nieuwe stations waaronder Hoogkerk en Europapark;
- nieuwe spoorverbinding tussen Groningen en Heerenveen.

Al deze ontwikkelingen geven druk op de bestaande sporen in de stad. In 2010 is door ProRail het gehele wenspakket in Noord Nederland uitgewerkt op de consequenties voor de capaciteit van het spoor en daarmee de onderlegger voor de noodzakelijke spoormaatsregelen.

Sinds zondag 1 mei 2011 rijden er na 57 jaar weer reizigerstreinen tussen Groningen en Veendam. Daarnaast is de bouw van het station Europapark gestart in oktober 2010 en is de opening hiervan voorzien in december 2012. Voor de spoorlijn naar Heerenveen wordt door beide provincies in samenspraak met ons bekeken of en op welke wijze het financiële tekort door de markt gedicht kan worden. Voor de spoorlijn naar Leeuwarden start onder regie van ProRail in 2011 een planstudie waarbij ook antwoord gegeven moet worden op de toekomst van de overwegen in de stad. Bij de meeste projecten is de provincie of ProRail trekker, maar wij zijn er nauw bij betrokken. Het uitgangspunt hierbij is dat de kosten van ruimtelijke en stedelijke inpassing die het directe gevolg zijn van de spoorse maatregelen worden gedekt uit de RSP-middelen.

6. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer per deelprogramma.

De indeling van dit meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is aangesloten bij de gebruikte indeling van de begroting 2011.

- **Programma (Verkeer)**
 - **Deelprogramma (bijv. Fiets)**
 - **Beleidsveld (bijv. Stallingen)**
 - *Activiteit (bijv. fietsparkeren binnenstad)*

Enkel voor wat betreft de grote projecten, waarover u in het vorige hoofdstuk bent geïnformeerd, is deze indeling niet gehanteerd. Deze projecten vindt u derhalve niet meer terug onder de verschillende deelprogramma's.

De indeling naar deelprogramma, beleidsveld en activiteit vindt u ook terug in bijlage 1. In bijlage 1 vindt u een overzicht van alle verkeersprojecten met hun planning, bijbehorende budget en dekkingsbronnen. De projecten die in 2010 zijn afgerond, zijn uit bijlage 1 gehaald en apart benoemd in bijlage 2.

Verder wordt in dit meerjarenprogramma per activiteit aangegeven of er sprake is van een nieuwe activiteit of wens.

Nieuwe activiteit.

Onder nieuwe activiteiten worden activiteiten verstaan, die aan het einde van de vorige collegeperiode zijn of deze collegeperiode worden opgestart. Voor nieuwe activiteiten is in de meeste gevallen volledige dekking. Van sommige nieuwe activiteiten zijn de totale kosten echter nog niet bekend, waarmee ook niet duidelijk is of de aanwezige dekkingsbronnen voldoende zijn. Vanaf hoofdstuk 6 staat voor dergelijke activiteiten per deelprogramma de term *nieuw* in de zijlijn.

Gewenste activiteit.

Binnen het programma Verkeer bestaan enkele activiteiten die een grote meerwaarde hebben, maar waarvoor nog geen middelen beschikbaar zijn. Vanaf hoofdstuk 6 staat voor dergelijke activiteiten per deelprogramma de term *wens* in de zijlijn.

7. Fiets.

Al vele tientallen jaren loopt Groningen voorop als het gaat om het fietsbeleid. Uit binnen- en buitenland ontvangen we zeer regelmatig delegaties, die bij ons komen kijken hoe wij het fietsbeleid vormgeven. Dit betekent echter niet dat we de komende periode op onze lauweren gaan rusten. Vooral op het gebied van fietsparkeren wachten er nog een aantal grote uitdagingen. In de komende periode richten wij ons op deze uitdagingen en het afronden van fietsinfrastructuur-projecten die nog restereren.

7.1 Fietspaden en -routes.

7.1.1 Fietspaden Antwerpenweg en Duinkerkenstraat.

In de fietsnota is de aanleg van fietspaden langs de Antwerpenweg en de Duinkerkenstraat opgenomen.

Deze fietspaden sluiten aan op het fietspad langs de Bornholmstraat. In september 2009 heeft u voor dit project een plankostenkrediet van 464.000 euro beschikbaar gesteld.

In 2011 is het project in uitvoering. De verwachte oplevering is in 2012. Dekking bestaat uit 740 duizend euro Nieuw Beleid 2007, 820 duizend euro revitalisering en 1 miljoen euro Topper-subsidie (subsidie ministerie Economische Zaken).

7.1.2 Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark.

Nieuw

Met de doortrekking van het fietspad langs de Duinkerkenstraat richting het station Europapark ontstaat in combinatie met het fietspad Hoogezand-Groningen een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding vanuit de regio Hoogezand-Sappemeer naar de stad. Bovendien ontstaat een tweede ontsluitingsmogelijkheid van en naar het Europapark en krijgt het bedrijventerrein Winschoterdiep een betere aansluiting op het stedelijke fietsnetwerk.

Een fietsverbinding tussen de Antwerpenweg en het Europapark is zowel in het Masterplan Europapark, bij de plannen voor revitalisering van het bedrijventerrein Winschoterdiep als in de Fietsnota 2000 opgenomen als een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. De totale kosten voor realisatie van deze fietsverbinding worden geraamd op 6,5 miljoen euro. De kosten worden gedekt met subsidiebijdragen van EFRO 2 miljoen euro, Provincie 1,2 miljoen euro, BDU 1,1 miljoen euro en met grondopbrengsten 2,2 miljoen euro. De verwachte oplevering is in 2012.

7.1.3 Plataanbrug.

Vanwege het ontbreken van een fietsverbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug in combinatie met de realisatie van woningen in de wijken Reitdiep, De Held en Gravenburg is in de Fietsnota 2000 een fietsbrug parallel aan de Plataanlaan (Noordelijke Ringweg) opgenomen als ontbrekende schakel in het stedelijke fietsnetwerk. Realisatie van deze fietsbrug leidt tot kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike.

In april 2008 heeft u het plankostenkrediet en in november 2010 het uitvoeringskrediet voor de brug verleend. De aanbesteding vindt plaats in voorjaar 2011. Vanaf mei 2011 begint de bouw van de brug. De geplande oplevering is eind 2011. Voor de realisatie van de fietsbrug is 2,8 miljoen euro benodigd. Dit wordt gedekt uit Nieuw Beleid Fiets

2007 voor een bedrag van 1,8 miljoen euro en 1 miljoen euro BDU.

7.1.4 Fietspad langs de Noordelijke Ringweg en Aquamarijnstraat.

Aansluitend op de Plataanbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Plataanlaan (Noordelijke Ringweg) realiseren we een fietspad tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friesestraatweg. Parallel aan de Noordelijke Ringweg (zuidzijde) wordt bovendien een fietsverbinding aangelegd vanaf het Jaagpad langs het Reitdiep tot aan de Iepenlaan. In verband met de BDU-subsidie nemen we vanaf 2011 beide projecten samen. Daarnaast herverdelen we de middelen tussen de projecten "fietspad langs de Noordelijke Ringweg (inclusief Aquamarijnstraat)" en "fietspad langs het spoor Groningen-Sauwerd (7.1.5)". Dit omdat er hoger dan verwachte kosten zijn bij het fietspad langs de Noordelijke Ringweg en lagere kosten voor het fietspad langs het spoor Groningen-Sauwerd.

In 2011 start de uitvoering voor zowel het project fietspad langs de Noordelijke Ringweg als het fietspad Aquamarijnstraat (vanaf 2011 samengenomen onder de noemer fietspad langs de Noordelijke Ringweg). De totale kosten voor de aanleg bedragen 1.209.000 euro (waarvan 200.000 euro voor het fietspad Aquamarijnstraat). Dekking bestaat uit 503.000 euro BDU (waarvan 63.000 euro voor de Aquamarijnstraat) en 706.000 euro Nieuw Beleid 2009 (waarvan 137.000 euro voor de Aquamarijnstraat). Tot slot dient te worden opgemerkt, dat om in totaal op een BDU-bijdrage van 503.000 euro te komen voor het project "Fietspad langs de Noordelijke Ringweg" te komen er een extra BDU-aanvraag van 100.000 euro wordt gedaan (BDU 2012).

7.1.5 Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (deel ACM-fietsbrug tot Kerklaan).

Het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd tussen de Walfridusbrug over het Van Starkenborghkanaal en de ACM-fietsbrug over het Reitdiep is een belangrijke ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. Realisatie van deze route maakt behalve een directere verbinding tussen Winsum, Adorp, Sauwerd en de (binnen-)stad ook een directere route tussen de noordelijke stadswijken onderling mogelijk. In eerste instantie wordt begonnen met de aanleg van het gedeelte tussen de ACM-fietsbrug en de Kerklaan. Voor het aangrenzende fietspad Bessemoerstrook wordt 100.000 euro BDU vanuit dit project ingezet.

In 2011 is dit project in uitvoering. De totale kosten bedragen 1.244.000 euro. Dekking bestaat uit 790.000 euro Nieuw Beleid 2009 en 454.000 euro toegekende BDU.

Wens

7.1.6 Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (deel Kerklaan tot Walfridusbrug).

Het beschikbare budget voor de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd is voldoende voor het gedeelte van de ACM-fietsbrug tot de Kerklaan. In de toekomst willen wij deze verbinding completeren door ook het gedeelte tussen de Kerklaan en de Walfridusbrug aan te leggen. Hiervoor hebben we op dit moment nog geen middelen.

Nieuw

7.1.7 Fietspad Bessemoerstrook.

Aangrenzend aan het fietspad langs het spoor Groningen-Sauwerd ligt het project Bessemoerstrook. Met de Bessemoerstrook wordt het gebied tussen de Bessemoerstraat en de Dierenriemstraat bedoeld. In de Bessemoerstrook zal in 2012 en 2013 een park

met daar doorheen een fietspad worden aangelegd. Met het fietspad door het park ontstaat een directe en snelle fietsverbinding tussen Zernike en het centrum. Momenteel rijden fietsers tussen deze twee bestemmingen om via de Bessemoerstraat of Dierenriemstraat.

Met de aanleg van een fietspad door het park, tussen deze twee straten in, ontstaat zo naast een directere en snellere ook een verkeersveiligere route. Het fietspad is binnen de grondexploitatie opgenomen en wordt voor 100.000 euro middels BDU-subsidie gefinancierd. Dit BDU-bedrag is overgeheveld vanuit het project fietspad parallel aan het spoor Groningen-Sauwerd.

7.1.8 Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner.

In Stap Op Deel 2 hebben wij aangekondigd om, in navolging van Amsterdam, een fietsrouteplanner voor de stad Groningen te ontwikkelen. Ook de provincie Groningen wil een fietsrouteplanner ontwikkelen. Daarnaast wil de provincie Groningen een fietsknooppuntennetwerk ontwikkelen voor de gehele provincie. In 2009 hebben we samen met de provincie Groningen en alle andere Groningse gemeenten besloten gezamenlijk een fietsknooppuntennetwerk inclusief een fietsrouteplanner op te stellen voor de hele provincie. In 2010 zijn de plannen verder uitgewerkt en bent u hierover geïnformeerd. Begin 2011 beginnen we met de plaatsing van alle route- en knooppuntborden van het fietsknooppuntennetwerk. Tegelijkertijd starten we met de ontwikkeling van de fietsrouteplanner. We verwachten dat eind 2011 het gehele project gereed is. Vanuit Stap Op Deel 2 is hiervoor € 45.000,- beschikbaar gesteld.

Wens

7.1.9 Fietsbrug Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond.

Het ontbreken van een fietsverbinding tussen Driebond en Engelbert/Middelbert maakt dat de fietsontsluiting vanuit Meerstad, Engelbert en Middelbert niet optimaal is. De fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond is in de Fietsnota 2000 als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk aangegeven. De aanleg van deze fietsbrug leidt in combinatie met de nieuwe Sontbrug tot een directe fietsverbinding tussen Engelbert/Middelbert/Meerstad en Driebond. Tot dusverre geeft het realisatietempo van Meerstad geen aanleiding om deze fietsbrug op korte termijn te realiseren.

Wens

7.1.10 Fiets/voetgangersbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea.

De Eemskanaalzone vormt een belangrijke ontwikkelingszone in de stad met ruimte voor nieuwe hoogwaardige woon-werklocaties en de komst van grootschalige winkels in het Sontweggebied. Hierdoor neemt de vraag naar een directe fietsverbinding tussen de zuidzijde en de noordzijde van het Eemskanaal sterk toe. Daarnaast zal de Eemskanaalzone de gewenste, directe sociaal veilige route voor multimodaal verkeer (OV, fiets en auto) tussen binnenstad/stationsgebied en Meerstad moeten accommoderen.

De fiets/voetgangersbrug zal aldus door diverse doelgroepen kunnen worden benut, waaronder met name het langzaam verkeer van/naar Meerstad, het combinatiebezoek Sontweggebied-binnenstad, het interwijkverkeer tussen Oosterparkwijk-Eemskanaalzone/Sontweggebied en ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen langs het Eemskanaal.

Dekking van de fiets/voetgangersbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea wordt voorbereid in een totaalvoorstel rondom de Sontwegverbinding (zie hoofdstuk 5) en de aanpak van de openbare ruimte, inclusief fiets/voetgangersbrug.

7.1.11 Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn en Groningen-Bedum.

Vanuit de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen wordt het gebruik van de fiets op afstanden tot 15 kilometer gestimuleerd. De provincie realiseert op een aantal plaatsen daarom zogenaamde Fietsroutes Plus. Onder een Fietsroute Plus wordt een hoogwaardig fietspad verstaan waarbij de fietser extra kwaliteit geboden wordt op het gebied van comfort, wegbreedte en doorstroming.

In 2010 is de aanleg van de Fietsroute Plus van Groningen naar Zuidhorn gestart. In 2008 is begonnen met de voorbereidingen van een tweede Fietsroute Plus tussen Groningen en Bedum. Wij zijn als gemeente nauw betrokken bij dit project. Op dit moment werkt de provincie Groningen het definitieve plan verder uit. Uitvoering van deze Fietsroute Plus start in 2011. Alle kosten komen voor rekening van de provincie Groningen.

7.1.12 Fietsprojecten gedekt uit andere bronnen.

Binnen het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer staat een aantal maatregelen opgenomen waarvoor binnen het programma geen specifieke dekking wordt geregeld. Dekking vindt plaats vanuit diverse exploitaties of door het meeliften met grootschalige projecten. Het gaat om:

- asfalteren fietspaden noord- en zuidzijde Noordelijke Ringweg inclusief de fietstunnel bij de Bedumerweg (dekking: onderdeel van de reconstructie Noordzeebrug en Bedumerweg);
- fietspad De Verbetering (dekking: exploitatie Noordzuidroute);
- fietstunnel Helperzoom-Europapark onder het station Europapark (dekking: exploitatie Europapark).

De fietstunnel in het Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort is onderdeel van het bestek Euvelgunnetracé. Vanwege kostenbesparing is de bouw van de fietstunnel meegenomen in dit bestek. Medio 2009 is het Euvelgunnetracé inclusief de fietstunnel opgeleverd. De tunnel is vanaf dat moment echter nog niet beschikbaar, omdat de benodigde grondaankopen voor de aanleg van de toeleidende fietspaden nog moeten plaatsvinden.

7.2 Stallingen.

7.2.1 Fietsparkeren binnenstad.

Tot 2015 neemt het aantal stallingsplaatsen voor fietsen in de binnenstad beperkt toe. De nieuwe fietsenstalling in de Peperstraat met 200 stallingsplaatsen verlicht de druk in dit gedeelte van de binnenstad. Er is echter meer nodig om de grootste fietsparkeer-knelpunten in de binnenstad aan te pakken. Daarom leggen we u medio 2011 een nieuw fietsparkeerplan voor waarin geïnventariseerd is welke oplossingen mogelijk zijn en welke locaties geschikt zijn voor fietsparkeermogelijkheden. Voor het opstellen van een fietsparkeerplan voor de binnenstad is vanuit de parkeernota € 75.000,- gereserveerd.

Nieuw

Voor de maatregelen is vanuit de parkeernota € 4 miljoen beschikbaar. Daarmee geven we een forse ambitie aan, maar pas als de contouren van de oplossingen zich aftekenen wordt duidelijk of het budget toereikend is.

Nieuw

7.2.2 Fietsparkeren hoofdstation.

Om rondom het hoofdstation op de middellange en lange termijn voldoende fietsparkeerplekken te hebben, is het van belang één of meerdere stallingen te realiseren met een toekomstvaste capaciteit. Voor het hoofdstation is deze opgave nadrukkelijk onderdeel van de planvorming in het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied. In de parkeernota is hiervoor € 2 miljoen beschikbaar gesteld.

Wanneer we de gemiddelde stallingsbehoefte in het stationsgebied van de afgelopen jaren naast de groei van het aantal studenten, inwoners, trein- en buspassagiers van de komende jaren leggen, blijkt dat we jaarlijks ongeveer 400 à 500 extra stallingsplaatsen nodig hebben in het stationsgebied. Een totale uitbreiding van 2.600 tot 3.500 stallingsplaatsen in 2015 is wenselijk.

Nieuw

7.2.3 Fietsparkeren haltes en P+R-terreinen.

Een mogelijkheid om het fietsgebruik verder te stimuleren is de realisatie van goede fietsparkeermogelijkheden nabij OV-overstappunten. Hierbij wordt gedacht aan de treinstations, P+R-terreinen, veelgebruikte bushaltes en mogelijk op termijn tramhaltes. In 2011 inventariseren we welke locaties hiervoor geschikt zijn, waarbij we ook de aansluiting op het fietsnetwerk bekijken. In 2011 stellen we een actieprogramma op voorzien van een kostenraming en een uitvoeringsplanning. Vanuit de parkeernota is hiervoor € 500.000,- beschikbaar.

Nieuw

7.2.4 Fietsenstalling station Europapark.

In Groningen stijgt het fietsgebruik de laatste jaren fors. Bovendien heeft de fiets als vervoersmiddel voor de trein een hoge vlucht genomen. Zo is bijvoorbeeld op het hoofdstation het aantal gestalde fietsen de afgelopen zeven jaar verdubbeld. De voorspelling is dat het fietsgebruik ook de komende jaren nog fors toeneemt.

We verwachten dat in de toekomst veel treinreizigers het station Europapark gaan gebruiken in plaats van het hoofdstation. Een hoogwaardige fietsparkeervoorziening op het station Europapark kan de fietsparkeerdruk op het hoofdstation verlichten. De realisatie van een ondergrondse fietsenstalling wordt bij de realisatie van het station Europapark meegenomen. De benodigde 3 miljoen euro hiervoor wordt gevonden in BDU (2011). Dekking van de beheerkosten van de fietsenstalling (jaarlijks 180.000 euro) is onderdeel van de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015.

7.2.5 Instellen van een fietsservicepunt (AFAC).

Op 1 september 2009 hebben we aan de Travertijnstraat een nieuw opslagdepot voor verwijderde fietsen geopend. Inmiddels werken we samen met de politie aan de oprichting van een fietsservicepunt waar alle fietsen worden verzameld die door de gemeente en de politie zijn verwijderd. Op deze manier ontstaat één centraal loket waarmee we de service naar de burger verbeteren. Behalve een efficiëntere afhandeling en een betere registratie van de verwijderde fietsen kan een fietsservicepunt ook leiden

tot een daling van de fietsendiefstal in onze stad. Dit komt door een betere registratie, een grotere pakkans en een eenvoudige aangiftemogelijkheid.

Op dit moment wordt een database voor de registratie van alle verwijderde fietsen ontwikkeld. De kosten hiervoor zijn opgenomen in Stap Op Deel 2. We verwachten dat we in de loop van 2011 definitief van start kunnen gaan. De jaarlijkse exploitatiekosten van een fietsservicepunt bedragen € 125.000,- en komen ten laste van het Parkeerbedrijf.

7.2.6 Herkenbaarheid binnenstadsstallingen.

Het gebruik van de binnenstadsstallingen is de afgelopen jaren fors toegenomen, maar het kan nog beter. Daarom willen we de herkenbaarheid van de stallingen vergroten. Uit verschillende enquêtes blijkt namelijk dat de herkenbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad niet goed genoeg is. Voor het verbeteren van de herkenbaarheid is € 20.000,- beschikbaar vanuit Stap Op Deel 2. In 2010 zijn we begonnen met de voorbereidingen voor het beter herkenbaar maken van de stallingen. De nieuwe fietsenstalling in de Peperstraat is de eerste fietsenstalling die uitgevoerd wordt in onze gemeentelijke huisstijl en waarin de informatievoorziening wordt verbeterd. In 2011 maken we ook de andere drie binnenstadsstallingen op dezelfde wijze herkenbaar.

8. Openbaar Vervoer.

De sterke verstedelijking van de stad ten opzichte van omliggende gemeenten maakt dat Groningen voor veel regionale en vaak ook landelijke voorzieningen het brandpunt vormt. Er is dan ook een sterke pendel van en naar de stad. Al deze verplaatsingen kunnen en willen we niet per auto faciliteren. Onze inzet is de ontwikkeling van een hoogwaardig (regionaal) openbaar vervoersysteem, met onze stad als knooppunt en met uitstekende aansluitingen naar de belangrijkste bestemmingen in de stad. De trein- en tramverbindingen vervullen hierin een essentiële rol, maar ook de bus blijft belangrijk bij de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem.

8.1 Spoor.

Het deelprogramma spoor omvat treinverbindingen, tramverbindingen en maatregelen rondom de stations. De treinverbindingen faciliteren de vervoerspendel van en naar de stad vanuit het ommeland. De tram faciliteert de verplaatsingen binnen de stad en op de langere termijn (2020-2030) ook in de regio. De stations waar al het openbaar vervoer (trein/tram/bus) samenkomt, moeten de groeiende vraag naar overstappen efficiënt en comfortabel faciliteren.

In hoofdstuk 4 zijn de projecten RegioTram, verkenning stationsgebied en projecten uit RSP-spoor opgenomen. De stand van zaken rondom de (mogelijke) aanleg van stations in de stad wordt hieronder uiteengezet.

8.1.1 Station Europapark.

Binnen het Kolibri-netwerk is de ontwikkeling van het station Europapark belangrijk voor de bereikbaarheid van het Europapark, Kempkensberg en de zuidelijke stadswijken. Medio 2009 heeft uw raad het bestemmingsplan vastgesteld. In oktober 2010 is gestart met het grondwerk, een jaar later start het werk voor het "echte" station (tunnel, perrons, pleinen). Inmiddels wordt ook een ondergrondse fietsenstalling in het project geïntegreerd. Over de verdere voortgang wordt u separaat geïnformeerd.

8.1.2 Station Hoogkerk.

Wens In het kader van de verhoging van de frequentie op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden wordt nagedacht over een te realiseren station te Hoogkerk. In 2011 bevindt dit project zich in de planstudiefase. Of en wanneer dit project wordt gerealiseerd, is op dit moment onduidelijk.

8.1.3 Station Vinkhuizen.

Wens Binnen de spoorse maatregelen die worden getroffen in de stad wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwe stations. Hoogkerk is er één van in het kader van de frequentieverhoging Groningen-Leeuwarden. Een mogelijke andere locatie voor een station is Vinkhuizen. Ook hiervoor geldt dat of en wanneer dit project wordt gerealiseerd, onduidelijk is.

8.2 Bus.

Binnen het hoogwaardige openbaar vervoersysteem dat wij nastreven speelt de bus een belangrijke rol. Een bus kan op een snelle en comfortabele wijze een groot aantal

reizigers vervoeren. Daarmee levert de bus een bijdrage aan de realisering van een duurzame en bereikbare binnenstad.

8.2.1 Busbaan HOV-West 3^e fase.

De busbaan parallel aan de Koeriersterweg is na de zomer van 2009 in gebruik genomen. In de raadsvergadering van 23 juni 2010 hebt u het stedenbouwkundig ontwerp van het busbaantracé voor de HOV-as West 3^e fase (Paterswoldseweg-hoofdstation) vastgesteld.

Overeenkomstig de subsidievoorwaarden van de Quick-win is de uiterste opleverdatum 31 december 2012. Binnen dit project is derhalve snelheid geboden.

De kosten voor het laatste onderdeel van de HOV-West waren geraamd op 12 miljoen euro. De dekking bestaat uit de reeds toegekende 1,548 miljoen euro BDU en de voor 2012 aan te vragen 231.385 euro BDU, 2,22 miljoen euro vanuit de "voorziening openbaar vervoer", 4 miljoen euro vanuit het Regiofonds en 4 miljoen euro Quick-wins fase 2 vanuit het Rijk. Recent is duidelijk geworden dat de kosten tussen de één en twee miljoen euro hoger liggen dan geraamd.

Nieuw

8.2.2 Busdoorstroming Europaweg.

In 2010 hebben we onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de doorstroming voor het OV richting de binnenstad/UMCG over de Europaweg te verbeteren. Voor (een deel van) de dekking van dit project zetten we in op RSP-middelen (2,5 miljoen euro).

8.2.3 Halteplan toegankelijkheid 2011-2014.

Het toegankelijk maken van bushaltes, in combinatie met de inzet van lagevloerbussen, maakt het openbaar vervoer in de stad beter toegankelijk voor ouderen, gehandicapten en reizigers met kinderwagens. In 2006 zijn hierover landelijke afspraken gemaakt.

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt voor 2015 van ons verwacht dat wij 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk maken. Per 31 december 2010 zijn 90 haltes toegankelijk gemaakt.

Voor de periode 2011-2014 is afgesproken het toegankelijk maken van haltes mede te dekken uit het WMO-budget. Ieder jaar wordt op basis van een voortgangsrapportage en een jaarprogramma bepaald hoeveel financiële middelen nodig en beschikbaar zijn. Wij komen hier nog nader op terug.

9.Auto.

In ons ommeland is sprake van een lage mate van verstedelijking. De auto is dan ook een belangrijk vervoersmiddel voor het sociaal en economisch functioneren van de stad en de omgeving. Om de stad ook in de toekomst goed bereikbaar te houden, zijn aanpassingen aan de hoofdautostructuur nodig. Niet alleen voor de economie van de stad maar ook om te voorkomen dat er alternatieve autoroutes ontstaan op plekken in de stad waar dat ongewenst is.

9.1 Ringwegen en regionale ontsluiting.

9.1.1 Reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg.

Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarden ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarden tot een nationale hoofdvaarweg (klasse Va). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren in één project.

Na lange tijd van stilstand door onteigening is de provincie in de loop van 2010 met de concretisering van de planvorming gestart. De ruimtelijke procedures zijn geruime tijd geleden afgerond. In 2011 wordt met de uitvoering gestart. Als gevolg van prijsontwikkeling is het destijds beschikbaar gestelde krediet op dit moment onvoldoende. De hoogte van het extra benodigde bedrag wordt nu geraamd op 1 miljoen euro. We bekijken momenteel met de provincie de mogelijkheden tot versobering. Voor het dan nog resterende tekort kan dekking worden gevonden door enerzijds de BDU bijdrage (aanvraag 2012) te verhogen en anderzijds de spaarbedragen voor de ringwegen aan te spreken.

9.1.2 N360.

De provincie Groningen is begin 2008 van start gegaan met de planstudie N360. Het doel van de studie is de verkeersafwikkeling op de weg tussen Groningen en Delfzijl (N360) te verbeteren. Daarbij wordt gekeken naar oplossingen op het huidige tracé, een kortsluiting tussen de N360 en de Eemshavenweg (N46) en een tracé ten zuiden van het Eemskanaal door Meerstad. Voor het zoeken naar eventuele nieuwe tracés wordt rekening gehouden met het landschap. Ook doorstromingsmaatregelen voor de bus en een tracé voor een Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer zijn onderdeel van de studie. In het collegeprogramma van Gedeputeerde Staten is de N360 op de B-lijst gezet. Dit betekent dat het een project is dat het college in principe wil realiseren, maar nog onzekerheden en financiële risico's kent. De planstudie N360 zal in de huidige vorm daarom waarschijnlijk niet worden voortgezet. In welke vorm dit wel gebeurt, is nog onduidelijk. De Fietsroute Plus Ten Boer-Groningen staat wel op de A-lijst. Dit betekent dat het college van GS dit project wel de komende jaren wil realiseren.

9.1.3 N361.

In december 2010 heeft Gedeputeerde Staten het voordracht realisatiebesluit voor de provinciale weg Mensingeweer-Winsum-Groningen (N361) vrijgegeven. Op 24 januari 2011 bleek dat de gemeente Winsum de door hen verlangde bijdrage niet kon

en wilde opbrengen. In het recente collegeprogramma van Gedeputeerde Staten is aangegeven dat wordt ingezet op de aanleg van het noordelijke deel van de N361 tussen Mensingeweer-Ranum en de rondweg rond Mensingeweer. De rest van het bestaande tracé wordt veilig gemaakt. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan onze voornaamste argumenten betreffende het ontbreken van nut en noodzaak vanuit bereikbaarheids-optiek en de aantasting van de Koningslaagte.

9.1.4 Visie autostructuur/sectorenmodel.

De komende jaren staan grote infrastructurele veranderingen op stapel. Zo leidt de aanleg van twee tramlijnen en de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg tot aanpassingen in de verkeerscirculatie van de stedelijke hoofdwegenstructuur. Een deel hiervan hebben we goed in het vizier en een deel tekent zich de komende tijd af.

Ook worden er aan het stedelijke hoofdwegenstelsel nieuwe schakels toegevoegd zoals de Berlagebrug en de Sontbrug. De routekeuze van een deel van de automobilisten valt straks anders uit. De huidige verdeling van het autoverkeer in onze stad gaat daardoor veranderen. Op sommige wegen wordt het drukker en op andere juist minder druk. Bovendien verandert de verkeersbelasting van kruispunten en daardoor de doorstromingscapaciteit.

Om de gevolgen van twee tramlijnen en de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg voor het stedelijke autonetwerk te beoordelen, moeten wij zorgvuldig naar ons hele wegennet kijken of er geen ongewenste effecten optreden en of er eventueel aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn (sectorenmodel).

In 2010 is een eerste verkenning gedaan naar de hoofdwegenstructuur. In 2011 wordt deze eerste verkenning verder uitgewerkt.

9.2 Stedelijke hoofdstructuur.

9.2.1 Afronden Noordzuidroute.

De Noordzuidroute wordt de komende jaren in samenhang met de nieuwe woonwijk De Held III voltooid. De realisatie van de Noordzuidroute binnen De Held III is onderdeel van de bouwexploitatie van dit project. Voor het resterende deel (tussen De Held III en de Friesestraatweg) is een kostprijs geraamd van € 1.300.000,--. Vanuit de nota ncalculaties 2002 en 2005 is € 900.000,-- bestemd voor dit project. Een tekort van € 400.000,-- resteert. Hiervoor wordt te zijner tijd BDU aangevraagd. De start van de uitvoering loopt parallel met de realisatie van de woningen of als mogelijke omrijroute tijdens de "grote verbouwing".

9.2.2 Autoluw Steentilstraat.

In november 2010 heeft u 260.000 euro uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld voor het herinrichtingsplan Steentilstraat. In het herinrichtingsplan wordt de Steentilstraat autoluw gemaakt en toegerust op de nieuwe voetgangersstroom die ontstaat als de Damsterdiepgarage eind 2011 open gaat. Onderdeel van het autoluw maken van de Steentilstraat is de pilot met inzinkbare, selectieve toegangspalen, waarmee een fysieke afsluiting van de Steentilstraat mogelijk wordt.

9.2.3 Herinrichting Diepenring.

De inspraak op de visie voor de Diepenring is in december 2009 afgerond. In januari 2010 heeft u de visie in uw raad behandeld. In 2011 verwachten wij met de uitvoering van het eerste kanaalvak te starten.

Het beschikbaar gestelde plankostenkrediet was om de visie voor de Diepenring op te stellen. Na vaststelling van de visie door uw raad, worden de uitvoeringskredieten per onderdeel van de Diepenring aangevraagd. Een gefaseerde aanpak is nodig, omdat het totaal benodigde budget niet beschikbaar is.

Tot nu toe is aangegeven dat de totale kosten voor de herinrichting van de Diepenring op minimaal tien miljoen euro wordt geraamd. Voor de eerste fase is een bedrag van 3.450.000 euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag bestaat uit 250.000 euro uit de verdeling Stadsmeierrechten 2008 en uit 2 miljoen euro aanvullend incidenteel nieuw beleid 2008 (jaarschijf 2009). Daarnaast is er nog 1,2 miljoen euro aan BDU beschikbaar. Met het beschikbare budget kan 500-600 meter van de Diepenring worden aangepakt.

9.2.4 Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn.

Door de hoge verkeersdruk gecombineerd met de huidige inrichting laat de doorstromingskwaliteit van en verkeersveiligheid op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan te wensen over. Dit willen wij aanpakken. Ter beperking van het aantal onnodige stops stemmen we in 2011 de verschillende verkeerslichten op beide wegen beter op elkaar af door middel van een netwerkregeling. Vervolgens evalueren we deze effecten en wordt bekeken of verder maatregelen nodig zijn. Voor het verbeteren van de doorstroming op de Van Ketwich Verschuurlaan en Laan Corpus den Hoorn is vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies en BDU respectievelijk 550.000 euro en 311.000 euro beschikbaar.

9.2.5 Doortrekken Boumaboulevard/Duinkerkenweg.

Annex aan de doortrekking van het fietspad langs de Duinkerkenstraat richting het station Europark (project 7.1.2) wordt ook een autoverbinding gerealiseerd.

Nieuw

9.2.6 Vervanging Herewegviaduct.

In verband met achterstallig onderhoud en recente inspecties is vervanging van het Herewegviaduct uiterlijk 2015 nodig. De eerste planuitwerking wordt nu opgestart. In de begroting 2011 is aangegeven dat de vervangingskosten van het viaduct betrokken worden bij de Risicobuffer 2011. De nadere planuitwerking moet aantonen hoe groot het benodigde investeringsbedrag is. Vooralsnog gaan we uit van 10-15 miljoen euro.

9.3. In de wijken.

9.3.1 Kleine verkeersmaatregelen.

De afgelopen 4 jaar hebben we oog gehad voor de kleinere verkeersproblemen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Deze problemen zijn vaak direct van invloed op de directe woonomgeving van bewoners en ondernemers. De afgelopen 4 jaar zijn bijvoorbeeld de snelheidsbeperkende maatregelen in de G. Bakkerstraat, de verkeersdrempels Hoornsemeer en invalidenparkeerplaatsen bij Ilmarinen uit dit budget gefinancierd. Voor deze verkeersmaatregelen hebben we

100.000 euro per jaar nodig. Met de resterende middelen uit 2010 en een aanvulling van 45.000 euro door middel van de vrijgevallen middelen voor het gratis busweekend 2011, is dekking voor 2011 geregeld.

Dekking van de kleine verkeersmaatregelen 2012-2014 (jaarlijks 100.000 euro) is onderdeel van de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015.

10. Parkeren.

In de parkeernota "Parkeren in Stad: Duurzaam Bereikbaar" die in januari 2010 is vastgesteld, maken we onderscheid tussen kort en lang parkeren. Kort parkeren willen we faciliteren dicht bij de bestemming (lieft in parkeergarages); lang parkeren willen we zo veel mogelijk opvangen op P+R-terreinen aan de stadsranden. Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad, komen er op strategische plaatsen aan de randen van de stad nieuwe P+R-terreinen en krijgen de bestaande P+R-terreinen een kwaliteitsimpuls.

10.1 Parkeergarages.

10.1.1 Parkeergarage Damsterdiep.

Momenteel wordt de parkeergarage Damsterdiep (550 parkeerplaatsen) gebouwd. De oplevering van de garage is eind 2011.

10.1.2 Parkeergarage Forum.

In het kader van het project Grote Markt Oostzijde zal de huidige Nabergarage worden opgeheven en vervangen door een nieuwe garage onder het Forum. De recente ontwikkelingen rondom het Forum zullen moeten worden afgewacht.

10.2 P+R-voorzieningen.

Met de middelen (exploitatie Parkeerbedrijf en RSP) uit de parkeernota hebben we de ambitie om 23 miljoen euro te investeren in P+R. Dit is ook hard nodig om de stad bereikbaar te houden en niet alle auto's tot diep in de stad te hoeven opvangen. De inzet van deze middelen is mede afhankelijk van het meerjarenperspectief van het Parkeerbedrijf en de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015.

Nieuw

10.2.1 Uitbreiden P+R Haren (korte termijn).

In december 2007 is het transferium in Haren in gebruik genomen en rijdt er een speciale P+R-bus die na het station en centrum doorrijdt naar het UMCG en P+R Europapark. Het transferium is een groot succes. De P+R-bus wordt intensief gebruikt en regelmatig is de parkeerplaats volledig bezet. Omdat voor een tijdelijke uitbreiding toch een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk blijkt te zijn, wordt door de gemeente Haren in overleg met betrokken gemeenten uit de regio Groningen-Assen een alternatief scenario uitgewerkt, in afwachting van een definitieve oplossing op het Nesciopark. De verwachting is dat in 2012 de P+R te Haren met ruim 300 parkeerplaatsen wordt uitgebreid.

Nieuw

10.2.2 Uitbreiden P+R Haren (lange termijn).

Met de uitbreiding op korte termijn van P+R Haren bieden we een (tijdelijke) oplossing voor de hoge bezettingsgraad op deze P+R. Na deze uitbreiding wordt onderzocht hoe het eindbeeld van P+R Haren er uit moet komen te zien. Voor dit eindbeeld is in de parkeernota 5,5 miljoen euro (RSP) gereserveerd.

10.2.3 P+R Zernike.

Het eindbeeld voor P+R Zernike bestaat uit een P+R-terrein van 1000 parkeerplaatsen nabij de kruising Noordelijke Ringweg/Zonnelaan en wordt in de toekomst direct met de tram ontsloten. Tot de komst van de tram wordt deze P+R bediend met de bestaande buslijnen. De start van de realisatie van het project wordt voorzien in 2012. Bij de uitvoering moet rekening gehouden worden met de planning van tramlijn 1. Een deel van het budget Zernike wordt gebruikt om de voorfinanciering te dekken van het project Veilige Schoolomgevingen en Verkeersprojecten Uitvoeringsprogramma 2011-2012 Ruimte voor de Binnenstad.

Ons college stelt voor om project Schoolomgevingen en het uitvoeringsprogramma Ruimte voor de Binnenstad 2011-2012 te dekken uit de Nieuw Beleidsmiddelen die beschikbaar zijn voor het Project P+R Zernike. Het budget P+R Zernike wordt met € 400.000,- verlaagd. Bij de begroting 2012 komen we terug met een algemene heroriëntatie op het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, en daarbij een voorstel hoe we de middelen P+R Zernike weer zullen aanvullen ten laste van projecten, die worden geschrapt.

Nieuw

10.2.4 P+R Driebond.

Naast het nieuw te ontwikkelen P+R-terrein Zernike willen we op middellange termijn het nieuwe P+R-terrein Driebond aan de oostkant van de stad ontwikkelen. Vanuit de parkeernota is hier 4,5 miljoen euro (RSP) voor beschikbaar.

Nieuw

10.2.5 Uitbreiding P+R Kardinge.

Door het succes van het P+R-systeem neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. Met de komst van een tram naar Kardinge zal deze P+R interessanter worden voor een grotere doelgroep. Een uitbreiding van parkeerplaatsen op een reële loopafstand van de halte is dan gewenst. Voor P+R Kardinge is ruim 6,4 miljoen euro (RSP) beschikbaar.

Nieuw

10.2.6 Kwaliteitsverbetering P+R-terreinen.

De P+R-voorzieningen zijn de "voorkeur van de binnenstad". Kwaliteit is daarom belangrijk. Vanuit de parkeernota is 2 miljoen euro beschikbaar voor het investeren in de kwaliteit van deze voorzieningen. Hierbij is onder andere nadrukkelijk aandacht voor een goede verwijzing naar de locatie, een goede, directe toe- en uitgang van het terrein, een comfortabele wachtruimte en goede reisinformatie met vertrek- en aankomsttijden evenals tariefinformatie. Met de aanleg, uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R-terreinen worden veel maatregelen getroffen die de duurzaamheid ten goede komen. Daarnaast richten we ons in 2011 op een aantal specifieke duurzaamheidsmaatregelen, zoals vervanging van niet energiezuinige verlichting door bijvoorbeeld led-verlichting op P+R-terreinen en in parkeergarages, het aanbieden en promoten van oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij P+R-terreinen en OV-locaties en het stimuleren van autodelen ten behoeve van het realiseren van parkeerplaatsen.

10.2.7 Aansluiting P+R Europapark op Europaweg.

Om het functioneren van P+R Europapark te verbeteren krijgt dit terrein in 2011 een rechtstreekse aansluiting op de Europaweg (oude A7). De aanlegkosten hiervan zijn geraamd op 3 miljoen euro en worden gedekt uit de parkeernota.

11. Verkeersmanagement.

De focus binnen het programma Verkeer ligt de komende periode op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Het realiseren van de benodigde omrijroutes en begeleidende maatregelen in aanloop naar de grote verbouwing hebben in de periode 2011-2014 prioriteit. Het beleidsveld verkeersmanagement richt zich zowel op het informeren van reizigers als het efficiënt sturen van grote verkeersstromen.

11.1.1 Dynamisch reisinformatiesysteem op belangrijke bushaltes (DRIS).

Eind 2008 is in samenwerking met het OV Bureau Groningen-Drenthe gestart met de uitvoering van dynamische reisinformatie. Met gunning van de concessie zijn vanaf 1 december 2009 alle bussen van Qbuzz met de benodigde navigatie en communicatie-apparatuur uitgerust. In alle bussen hangen displays met de actuele aankondiging van de haltes. Uitvoering van dynamische reisinformatiesystemen op straat vindt plaats vanaf begin 2011 bij het Transferium Hoogkerk en later op het hoofdstation.

11.1.2 Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen (PRIS).

Nieuw

Door nieuwe technologie ontstaan er betere mogelijkheden voor dynamische verkeers- en parkeerbegeleiding. Daar gaan we meer gebruik van maken. Gedacht wordt aan intelligente systemen van parkeerverwijzing via dynamische borden, maar wellicht ook via palmtops, navigatiesystemen en pda's. In 2011 bestuderen we op welke wijze de verwijzing kan worden verbeterd en uitgebreid.

11.1.3 Pakket 13.

Een eerste stap richting een systeem van dynamisch verkeersmanagement (DVM) zijn de maatregelen in het kader van Pakket 13. In dit pakket wordt geïnvesteerd in:

- *OV DRIS Transferium Hoogkerk en Transferium Haren:* dynamische borden (DRIS) worden langs de snelweg geplaatst die actuele informatie over het gebruik van openbaar vervoer/P+R bieden.
- *5 BermDRIPs op de T-structuur A7/A28:* met een Dynamisch Reizigers Informatie Panel (DRIP) wordt de automobilist van allerlei informatie voorzien. Het gaat om omleidingen, attenderen op alternatief vervoer en informatie over de verkeerssituatie bij evenementen.
- *Extra IM camera's rondom Groningen:* 20% van de voertuigverliesuren (fileleed) in Nederland wordt veroorzaakt door ongevallen en incidenten. Dit zijn juist de onvoorzien en in lengte snel oplopende files die onverwachts de planning van een reis doorkruisen en zo leiden tot frustratie bij automobilisten. Om eerder en adequater in te grijpen is actueel en goed zicht op de situatie ter plekke nodig. Weginspecteurs, hulpdiensten, bergers etc. worden dan gericht op pad gestuurd. Daarom wordt het aantal Incident Management (IM) camera's langs de A7 en A28 rondom Groningen uitgebreid. Tevens worden de camera's gebruikt voor vormen van data inwinning.
- *Koppeling VRI Julianaplein en Europaweg:* de dosering van de verkeersstromen tussen Julianaplein en Europaweg wordt verbeterd zodat onderliggende kruisingen en de A7 zelf beter gaan functioneren.

Nieuw

11.1.4 Taskforce Bereikbaarheid (verbouwing Zuidelijke Ringweg).

Het verbouwen van de Zuidelijk Ringweg betekent werken aan de belangrijkste schakel in ons wegennetwerk. Stremmingen hebben grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Het is van groot belang om tijdens de verbouwing de stad bereikbaar te houden. Dit doen we door een zo slim mogelijke fasering in de bouw en door te sturen op verandering in mobiliteitsgedrag en het bieden van alternatieven. Gelijk oplopend met de projectorganisatie van de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg zal een taskforce Bereikbaarheid werken aan het "openhouden van de winkel tijdens de verbouwing". Financiering dient plaats te vinden uit het RSP. Op ons initiatief wordt ook in breder verband (het totale pallet aan projecten en partijen in de stad en regio) gekeken hoe de verschillende projecten met elkaar samenhangen en hoe we de stad Groningen bereikbaar kunnen houden.

Wens

11.1.5 Dynamisch Verkeers Management (DVM).

In stad en regio Groningen wordt het instrument (dynamisch) verkeersmanagement nu nog beperkt ingezet als middel om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Wel wordt al enige tijd samengewerkt door de verschillende wegbeheerders en partijen. Dit heeft geleid tot diverse initiatieven zoals gezamenlijke studies, overlegvormen (bijv. doorstroming ringwegen) en de realisatie van DVM-maatregelen in het kader van de Mobiliteitsaanpak, Pakket 13. Om de DVM-maatregelen in de stad verder uit te bouwen is een aanvullende financiering van 3 miljoen euro nodig.

12. Verkeersveiligheid.

In onze stad moeten de inwoners zich veilig voelen, zo ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat dan ook hoog op de agenda. In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid toegenomen, terwijl het aantal autokilometers nog steeds groeit. Het blijven inzetten op nog verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers blijft daarom voortdurende aandacht vragen. Om verkeersveiligheid succesvol te kunnen bevorderen is afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving noodzakelijk. Dit vraagt om een integrale benadering en nauwe samenwerking met politie maar ook met bijvoorbeeld schoolbesturen, ouders en bewoners.

12.1.1 Afronden 30 km/h gebieden.

In mei 2009 heeft u een "prioriteitenlijst knelpunten in verblijfsgebieden" vastgesteld. Hierin zijn 19 knelpunten opgenomen. Gezien het beperkte budget is gekozen voor het oplossen van de eerste vier knelpunten. Dorkwerd is inmiddels ingericht tot 30 km/h-gebied. Uiterlijk eind 2011 verwachten wij ook de knelpunten Haydnlaan/Troelstrastraat, Vechtstraat, Floresstraat en Engelbert/Middelbert als 30 km/h-gebied te hebben ingericht.

12.1.2 Veilige schoolomgevingen.

Met het project veilige schoolomgeving willen we bereiken dat meer kinderen zelfstandig naar school komen, op de fiets of lopend. Uiteindelijk willen wij dat de omgeving van alle basisscholen verkeersveilig en herkenbaar is ingericht. Inmiddels zijn we met 32 scholen intensief bezig geweest. Voor 2011 staat nog een aantal basisscholen in de planning om aangepakt te worden. De planvorming gebeurt in nauwe samenspraak met vertegenwoordigers van scholen, ouders en buurtbewoners. We proberen daarmee zo goed mogelijk aan te sluiten bij de wensen van de betrokkenen. Bij alle scholen is de introductie van een stopverbod bij de ingang onderdeel van het maatregelenpakket. Automobilisten mogen dan niet meer stoppen in de directe nabijheid van scholen, waardoor fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.

Voor schoolomgevingen vindt de dekking plaats uit het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies (€ 1.468.842,-²) en BDU 2010 (€ 250.000,-). Om het project af te kunnen ronden is nog 450.000 euro nodig. We stellen voor het benodigde budget van 200.000 euro voor 2011 voor te financieren uit de gemeentelijke bijdrage in het project P+R Zernike en een definitieve dekking onderdeel te laten zijn van de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015.

12.1.3 Verkeerseducatie.

Jaarlijks stellen wij een verkeerseducatieprogramma samen. De prioriteit ligt bij het aanbieden van educatieprojecten bij kinderen en jongeren. Ook jonge automobilisten

² Via het ophogen van de BDU-bijdrage binnen het project P+R Zernike met € 218.842,- en door de eigen middelen vanuit P+R Zernike naar het project Veilige schoolomgevingen door te schuiven, is er voor het project Veilige schoolomgevingen € 218.842,- meer budget.

verdienen extra aandacht in verband met een piek in de ongevallencijfers in juist deze categorie verkeersdeelnemers.
 Voor 2011 is voor de activiteit "verkeerseducatie" 52 duizend euro aan de post Verkeer en Vervoer onvoorzien onttrokken. Te zamen met ruim 45 duizend euro aan BDU Verkeerseducatie kan in 2011 voor bijna 100 duizend euro een pakket aan verkeerseducatieve maatregelen worden samengesteld. Voor de jaren na 2011 zijn binnen het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer vooralsnog geen middelen beschikbaar. Deze maken deel uit van de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015.

Begrotingswijziging 2011						
Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
Naam voorstel	Kleine verkeersmaatregelen					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Soort wijziging	Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging		Bedragen x1.000 euro		Toevoeging	Onttrekking	Saldo
Nr.	Naam deelprogramma	Lasten	Baten	reserve	reserfs	
7.3	Deelprogramma: RO/EZ: Verkeer: auto	45	45	0	0	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING		45	45	0	0	0

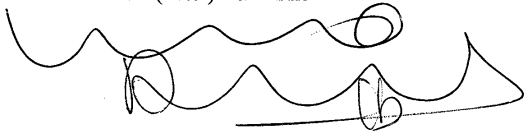
13. Voorstel.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011 - 2014 vast te stellen;
- II. ten behoeve van de "veilige schoolomgeving" een budget van € 200.000,- ter beschikking te stellen, te dekken uit het budget P+R Zernike, waarmee het budget P+R Zernike met € 200.000,- wordt verlaagd;
- III. ten behoeve van de "kleine verkeersmaatregelen" een budget van € 45.000,- ter beschikking te stellen, te dekken uit vrijgevallen middelen "gratis busweekend 2011";
- IV. de financiële onderbouwing voor het programmajaar 2011 van dit programma vast te stellen;
- V. de financiële onderbouwing voor de programmajaren 2012-2014 aan het eind van dit jaar opnieuw te bespreken, nadat de brede heroverweging in het kader van de meerjarenbegroting 2012-2015 is afgerond;
- VI. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen;
- VII. de financieel technische uitwerking van de dekking uit P+R middelen bij de VGR-II tegemoet te zien.

Met vriendelijke groet,
 burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
 dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
 drs. M.A. (Maarten) Ruys



4k



BIJLAGE

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2619869

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Evaluatie Gratis busweekend 2010 en voorstel 2011

Groningen, - 6 JUN 2011

Aan de raad,

Inleiding.

Sinds 2003 vindt landelijk "De week van vooruitgang" plaats en vinden er activiteiten plaats waarbij op een positieve manier concrete oplossingen worden aangedragen om mobiliteit te verduurzamen. Kortom, de hele week is het groen licht voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Groningen doet vanaf 2005 mee aan deze week onder de titel: Groningen Goed op Weg. Doel is om mensen bewust te maken van hun eigen mobiliteitsgedrag en de consequenties die dit gedrag heeft voor het milieu, verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid zodat uiteindelijk vaker het openbaar vervoer wordt gebruikt. Eén van de alternatieven voor de auto is het openbaar vervoer.

Zowel in 2008, 2009 en 2010 is er in de geest van Groningen Goed op Weg onder meer een weekend georganiseerd waarin het busvervoer in de stad gratis werd aangeboden. De titel Groningen Goed op Weg is destijds losgelaten.

Gratis busweekend 2010.

Tijdens het Gratis busweekend werd het openbaar busvervoer gratis aangeboden. Het was de verwachting dat dit weekend veel positieve aandacht geeft en een bijdrage levert aan de bekendheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Het doel is het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen. Het uitgangspunt hierbij is dat inwoners van Stad en Ommeland zich ervan bewust worden dat duurzame mobiliteit beschikbaar is voor iedereen. Vooral mensen die een vervoerskeuze hebben, willen we door middel van dit weekend stimuleren het OV te kiezen. Bij een positieve ervaring met het OV is de verwachting dat deze groep vaker voor deze vorm van duurzame mobiliteit kiest.

Op 18 en 19 september 2010 vond het gratis busweekend plaats. Het was mogelijk gratis te reizen in de stad, in stads-, streek, P+R-lijnen en Q-liners. Daarbij heeft de raad in juli 2010 gevraagd wat het effect is in termen van meer reizigers. Momenteel zijn er nog geen exacte reizigerscijfers bekend over het jaar 2010. Wel is bekend dat het algemene beeld is dat er minder reizigers in 2010 zijn vervoerd dan in 2009 wat waarschijnlijk te maken heeft met een andere dienstregeling waarin op een aantal lijnen is bezuinigd. Overigens blijft het in het geval van exacte cijfers gissen in welke mate een eventuele toename van reizigers te danken is aan het Gratis busweekend. Andere

een grotere rol zoals economische omstandigheden, een veranderde dienstregeling en het weer.

Evaluatie.

Om het busweekend 2010 te evalueren zijn daarom twee enquêtes uitgevoerd:

1. enquête aan reizigers op het busstation;
2. enquête aan het stadspanel via internet.

De belangrijkste resultaten worden nu beschreven. Voor de volledige resultaten verwijzen wij u naar bijlage 1.

Ad 1. Enquête busstation.

Medewerkers van het OV-bureau hebben op zaterdag en zondag 18 en 19 september 2010 899 reizigers op het busstation Groningen geënquêteerd. De locatie busstation Groningen CS is gekozen omdat hier veel reizigers op- of overstappen (in-, uit- en overstap). Tussen 11:00 en 19:00 uur zijn de enquêtes afgenomen omdat er tijdens deze periode de meeste reizigers zijn.

De belangrijkste resultaten zijn:

- 52% van de ondervraagden was bekend met het Gratis busweekend;
- van de mensen die bekend was met weekend (52%) geeft 24% aan vaker met de bus te zullen gaan reizen (dus 12% van het totaal);
- van deze mensen ca. 10% het openbaar vervoer voor het werk te willen gebruiken.

Ad 2. Enquête stadspanel.

Het gemeentelijke bureau Onderzoek en Statistiek heeft de leden van haar stadspanel enkele vragen voorgelegd over het gratis busvervoer in dit weekend. Dit gebeurde in een vragenlijst gecombineerd met enkele andere vragen over duurzame ontwikkelingen. In totaal hebben 1875 leden van het stadspanel online enquête ingevuld.

De belangrijkste resultaten zijn als volgt:

- 12% van de geënquêteerden geeft aan met de bus te hebben gereisd in het weekend;
- 28% hiervan (dus 3% van het totaal) geeft aan vaker met de bus te zullen reizen;
- 75% van de mensen (dus 8% van het totaal) geeft aan ook met de bus te zijn gegaan als het niet gratis was geweest.

Uit de enquêtes blijkt dat met het Gratis busweekend het openbaar vervoer bekend wordt gemaakt bij een groep mensen. Het effect in termen van meer reizigers is naar alle waarschijnlijkheid klein. Een klein deel (ca. 12% van de geënquêteerden op het busstation, 3% in de enquête Stadspanel) geeft aan vaker met de bus te gaan reizen, of deze gedragsverandering daadwerkelijk plaats vindt is de vraag. Een nog kleiner deel geeft aan de bus vaker te gebruiken voor het woon-werkverkeer. De vraag van de raad wat het effect is in termen van meer reizigers is lastig te beantwoorden. Op basis van de enquêtes mag echter worden verwacht dat de kans op meer reizigers in het openbaar vervoer zeer gering is door het Gratis busweekend.

De uitkomsten van de evaluatie worden bevestigd door het OV-bureau. Het OV-bureau geeft aan weinig effect te verwachten in termen van meer reizigers; het bureau onderneemt ook geen acties die in dezelfde orde liggen als het Gratis busweekend. In de begroting van het OV-bureau zijn dergelijke acties daarom ook niet opgenomen.

Voorstel 2011.

Het uiteindelijke doel van het busweekend is het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen. De vraag van de raad of door het busweekend meer mensen blijvend zullen reizen met de bus is lastig te beantwoorden omdat andere factoren een belangrijkere rol spelen zoals economische omstandigheden, een veranderde dienstregeling en het weer. De inschatting op basis van de enquêtes is echter dat het effect van meer reizigers door het Gratis busweekend nihil is.

In tijden van beperkte financiële middelen en in het kader van een herprioritering van middelen binnen het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014 achten wij het niet gewenst het Gratis busweekend voort te zetten. Binnen het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer stellen we voor de vrijvallende middelen ad € 45.000,-- te bestemmen voor kleine verkeersmaatregelen 2011.

Advies.

Het advies is daarom het Gratis busweekend niet in 2011 door te zetten.

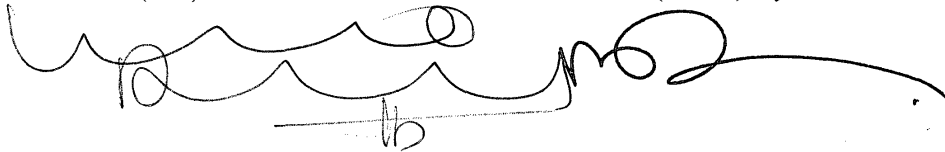
Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de evaluatie van het Gratis busweekend 2010;
- II. het advies dit jaar geen Gratis busweekend te organiseren, vast te stellen;
- III. de hierdoor vrijvallende middelen ad € 45.000,-- binnen het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer te bestemmen voor kleine verkeersmaatregelen 2011.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



BIJLAGE

Verantwoording

In het weekend van 18 en 19 september 2010 is in samenwerking met de Gemeente Groningen en het OV bureau Groningen Drenthe de actie Gratis Busweekend 2010 gehouden. Het gelede weekend kon gratis gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer in de gemeente Groningen en lijn 22 richting Haren.

Het Gratis Busweekend 2010 staat in het teken van de Europese mobiliteitsweek waar gemeente Groningen aan mee doet.

Op zaterdag en zondag zijn 899 reizigers op het busstation Groningen getoetseerd. De enquêtes zijn afgenomen door medewerkers van Randstad. Op beide dagen hebben 4 uitzendkrachten gewerkt van 11:00 tot 19:00 uur. De laatste busstation Groningen BS is gekozen omdat hier veel reizigers op af komen (in- uit- en overstap). Tussen 11:00 en 19:00 uur zijn de enquêtes afgenomen omdat op dit tijdstip de meeste reizigers zijn.

ENQUETE BUSSTATION

18 EN 19 SEPTEMBER 2010

BIJLAGE 1-1

Uitgewerkte enquêtes

Vraag 1	Geslacht	Man	379	42%
	Vrouw	520	58%	
	Totaal	899	100%	

Vraag 2	Leeftijdscategorie	0-12	7	1%
	13-18	219	24%	
	19-30	361	40%	
	31-50	142	16%	
	51-64	90	10%	
	65-80	68	8%	
	>80	12	1%	
	Totaal	899	100%	

Vraag 3	Bent u bekend met dat Groningen de Duurzaamste Stad wil zijn?	Ja	300	33%
	Nee, maar ken Duurzaamste stad wel	395	44%	
	Nee, ik weet ook niet wat Duurzaamste Stad inhoudt	203	23%	
	Totaal	898	100%	

Vraag 4	Bent u bekend met het gratis busvervoer dit weekend?	Ja	471	52%
	Nee	428	48%	
	Totaal	899	100%	

Vraag 5	Hoe wist u van deze actie af?	Website gemeente Groningen	7	1%
	Website OV-bureau Groningen Drenthe	14	3%	
	Advertentie in de gezinsbode	65	14%	
	Posters in de bussen	53	11%	
	Anders, namelijk	332	70%	
	Totaal	471	100%	

Conclusies

- 890 hebben de enquête ingevuld
- 58% is vrouw en 42% is man
- De grootste groep reizigers zijn tussen de 19 en 30 jaar (40%) gevolgd door 13-18 (24%) en 31-50 (16%)
- 52% van de ondervraagden is bekend met het Gratis busweekend en 48% niet
- 44% is bekend met het beoogde Duurzaamste stad maar weet niet dat de stad Groningen dat wil en 23% weet dat Groningen de Duurzaamste stad wil zijn
- 14% van wie Gratis busweekend bekend is weet dit van de advertentie uit de Gezinsbode, 11% van de posters in de bussen en 70% geeft een andere reden.
- 87% zou de reis ook gemaakt hebben als er geen gratis openbaar vervoer zou zijn
- 24% van de ondervraagden wie bekend zijn met Gratis busweekend geeft aan vaker gebruik te maken van de bus, de rest niet

Vraag 5 Anders:

BUSCHAUFFEUR	65	20%
VRIEND	35	11%
KRANT	33	10%
INTERNET	27	8%
DAGBLAD VAN HET NOORDEN	19	6%
VIA VIA	19	6%
MIJN MOEDER	17	5%
VRIENDIN	16	5%
BUS	11	3%
FAMILIE	11	3%
TV	11	3%
Rest	68	20%
Totaal	332	100%

Vraag 6 Had u deze busreis ook gemaakt als er geen gratis busvervoer zou zijn geweest?

Ja	409	87%
Nee	62	13%
Totaal	471	100%

Vraag 7 Bent u n.a.v. de actie gratis busweekend van plan vaker met de bus te gaan reizen?

Ja	110	24%
Nee	358	76%
Totaal	468	100%

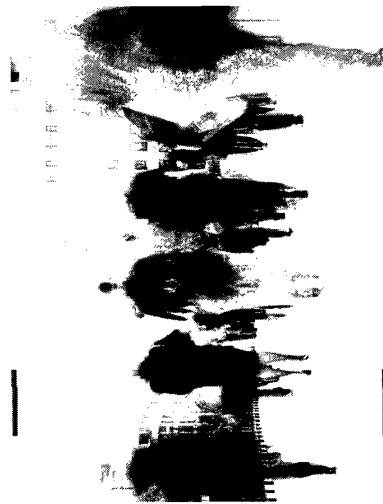
Vraag 8 Voor welke gelegenheden zal u van de bus gebruik maken?

Winkelen	29	26%
Familie/vrienden bezoeken	26	23%
School/studie	26	23%
Werk	10	9%
Recreatie	20	18%
Totaal	111	100%

BASIS VOORBEELD



ONDERZOEK
& STATISTIEK
GRONINGEN



Gratis met de bus

*Evaluatie gratis busvervoer in Groningen
op 18 en 19 september 2010*



Onderzoek & Statistiek Groningen is ondergebracht bij de dienst SOZAVE van de Gemeente Groningen.

Gratis met de bus

*Evaluatie gratis busvervoer in Groningen
op 18 en 19 september 2010*

Erik van der Werff
Mayan van Teernis

Onderzoek en Statistiek Groningen, oktober 2010

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentenontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en datastrategie bij overheidsmarketing.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Resultaten	7
2.1	Bekendheid van het gratis busvervoer	7
2.2	Geen gebruik gemaakt van het gratis busvervoer	8
2.3	Bekend gemaakt met het gratis busvervoer	8
2.4	Algemeen oordeel	9
3	Suggesties respondenten en conclusie	11
3.1	Suggesties voor duurzaam vervoer	11
3.2	Conclusie	12



6

05

5

1 Inleiding

In 2009 heeft de gemeente in het kader van de jaarlijkse 'Week van de Voortuiging' het themaweekend 'Dit de autor'. In dit weekend waren er bijzondere acties en evenementen in het kader van duurzaam vervoer. Een onderdeel van dit weekend bestond uit de mogelijkheid om het gehele weekend gratis binnen de stad met de bus te reizen. In 2010 heeft de gemeente besloten weer een weekend te organiseren waarin men binnen de stad gratis met de bus kan reizen. Dit vond plaats in het weekend van 18 en 19 oktober 2010.

Onderzoek en Statistiek, Croningen heeft in opdracht van de afdeling Verkeer en vervoer van de dienst ROZ/EZ de leden van haar stadspanel enkele vragen voorgelegd over het gratis busvervoer in dit weekend. Dit gebeurde in een vragenlijst gecombineerd met enkele andere vragen over duurzame ontwikkelingen. In totaal hebben 1875 leden van het stadspanel de moeite genomen de online enquête in te vullen. In deze rapportage geven we in het kort de resultaten van deze enquête weer.

Gratis met de bus

Van de respondenten die aangegeven vaker met de bus te gaan (30 in totaal), geeft de helft aan dit vaker te gaan doen voor winkelen. Vijf geven aan dit vaker te gaan gebruiken voor bezoek aan familie en vrienden en ook vijf noemen recreatie. De overige vijf willen de bus vaker gaan gebruiken voor reizen naar studie of werk.

2.2 Geen gebruik gemaakt van het gratis busvervoer

We hebben de respondenten die niet gebruik hebben gemaakt van het gratis busvervoer gevraagd waarom zij dit niet gedaan hebben. In tabel 2 staan de resultaten. Als voornaamste reden wordt gegeven dat de mensen dat weekend andere bezigheden hadden (44%). Ook geen interesse (15%) en het niet in de stad zijn tijdens dat weekend (16%) worden door een aanzienlijk deel van de respondenten genoemd als redenen.

Tabel 2. Reden om niet met de gratis bus te gaan

Open interesse	15%
Geen tijd	4%
Ik heb er niet meer aan gedacht	5%
Ik was niet in de stad	1%
Ik had andere bezigheden	16%
andere redenen	44%
	14%

2.3 Bekend gemaakt met het gratis busvervoer

We hebben de leden van het stadsparlement, verder de vraag voorgelegd hoe zij bekend zijn gemaakt met het gratis-busweekend van 18 en 19 september. In tabel 3 staan de antwoorden van de respondenten op deze vraag weergegeven.

De voornaamste manier hoe de leden van het stadsparlement te horen hebben gekregen van het gratis-busweekend is door de advertentie in de Gazetbode (30%). Daarnaast zijn ook aankondigingen via de televisie (10%) en posters in de bus (6%) ook een wat hoger percentage respondenten opgevallen.



2 Resultaten

In dit hoofdstuk geven we kort de resultaten weer van de enquête over het gratis busvervoer in het weekend van 18 en 19 september 2010. Van de respondenten is 53 procent man en 47 procent vrouw. De leeftijd van de respondenten is evenredig verdeeld over de verschillende leeftijdscategorieën.

2.1 Bekendheid van het gratis busvervoer

Er is de respondenten als eerste gevraagd of zij er bekend mee zijn dat Groningen een duurzame stad wil zijn. Driekwart van de respondenten geeft aan dat dit bij hun bekend is, waar een kwart aangeeft dit niet te weten. Op de vraag of het bij hun bekend was dat er in het weekend van 18 en 19 september gratis openbaar vervoer was, antwoordt 57 procent positief. De overige respondenten waren hierin niet op de hoogte. In vergelijking met 2009 is de bekendheid van het gratis busvervoer aanzienlijk hoger (tabel 1).

Tabel 1. Bekendheid met duurzame wensen en gratis busvervoer

	2009	2010
Bekend met de wensen van de stad om duurzamer te zijn	-	75%
Bekend met het weekend gratis busvervoer	37%	57%
Heeft gratis met de bus gered	13%	12%
Was ook met de bus gegaan als het gratis was geweest	79%	79%
Is door het gratis busweekend van plan vaker met de bus te gaan	-	28%

We hebben de respondenten ook gevraagd of zij in het weekend van 18 en 19 september zelf van de bus gebruik hebben gemaakt en of zij ook hadden gedaan als de bus niet gratis was geweest. Omdat de grote bekendheid van het gratis busvervoer, is er door de respondenten niet meer gebruik van gemaakt dan in 2009. Driekwart geeft bovendien aan ook met de bus te zijn gegaan als het niet gratis was geweest. Wel is 28 procent naar aanleiding van het weekend gratis busvervoer van plan vaker met de bus te gaan.

Tabel 3. Hoe bekend gemaakt met het gratis-busweekend

advertentie in de Oostvelder	33%
poster in de bus	8%
poster in de stad	4%
webzite van de gemeente Geertruiden	2%
webzite van busmaats. Conzorgaan-Cherifre	1%
Internet/zoekmachine	1%
flyer	3%
opdracht in de stad	1%
via vrienden of kennissen	5%
via de televisie, TV Noord of OogTV	10%
kl. knip of bonenlijst, ingezaan	4%
andere	3%

2.4 Algemeel oordeel

Als laatste hebben we het stadspanel gevraagd een algemeen oordeel te geven over het initiatief van de gemeente om via acties als het gratis busvervoer aandacht te vragen voor duurzame mobiliteit. In tabel 4 staat het oordeel van de respondenten weergegeven. Meer dan de helft vindt het goed en nog eens 32 procent vindt het zeer goed dat dit gebeurt. Slechts 3 procent vindt het geen goede zaak dat de gemeente hier op deze manier aandacht aan besteedt.

Tabel 4. Mening over het aandacht geven aan duurzame mobiliteit

zeer goed	32%
goed	59%
neutraal	12%
slecht	2%
zeer slecht	1%



12

3.2 Conclusie

De bekendheid met het weekend waarin gratis met de bus kon worden gered is wat behoudend groter dan in 2009. Het aantal mensen dat rijders het weekend met de bus heeft gered (12%) is echter niet noemenswaardig anders dan in 2009. Wel geeft een kwart van de respondenten aan naar aanleiding van dit weekend in de toekomst vaker met de bus te zullen gaan.

De meeste mensen zijn op de hoogte gebracht van het gratis-busweekend door de advertentie in de Cozzinbode. Helaas is er een substantiële groep die in het weekend geen gebruik heeft gemaakt van de bus, met name omdat zij andere bezigheden hadden. Wel zijn de respondenten positief over de aandacht die de gemeente geeft aan duurzaam vervoer. Als voornaamste suggestie voor duurzaam vervoer noemen de respondenten goedkoper of zelfs gratis openbaar vervoer. Ook meer ruimte voor het stallen van fietsen en betere doorstroming voor fietsers worden vaak genoemd.

05

11

3 Suggesties respondenten en conclusie

In dit hoofdstuk vullen wij de antwoorden van de respondenten samen op een tweetal open vragen naar algemene opmerkingen over het onderwerp en naar ideeën om duurzaam vervoer in de stad te stimuleren.

3.1 Suggesties voor duurzaam vervoer

De eerste open vraag betrof suggesties van de respondenten om duurzame mobiliteit te bevorderen. Dat er ook respondenten zijn die niets hebben met duurzame mobiliteit blijkt wel uit het volgende citaat:

"Kampen met al die onzinnige landbouw belastinggeld kost. Ik wil zelfs gratis parkeren omdat er doorstroming. In plaats van fietspaden, blauwe borden, aan parkeer en fiets."

Veel mensen noemen goedkoper openbaar vervoer. Meer dan honderd respondenten spreken zelfs over volledig gratis openbaar vervoer. Daarnaast pleiten veel mensen voor het terugbrengen van de prijs van het eurokaartje naar de oude prijs van één euro.

Ook hebben veel respondenten suggesties voor het faciliteren van het fietsvervoer. Met name betere stallingen voor fietsen in de binnenstad worden genoemd, maar ook de doorstroom kan volgens veel respondenten worden verbeterd. Zij zien in de fiets de oplossing om van Groningen een duurzame stad te maken.

En ander onderwerp dat vaak voorkomt in de antwoorden is de tram. Er is een groep respondenten die nadrukkelijk aangeeft tegenstander te zijn van de tram en dit geen goed idee te vinden. Daarentegen is er ook een aantal mensen dat aangeeft in de tram juist de oplossing voor duurzaam vervoer te zien.

De P+R-gelegenheden komen ook af en toe voor. In een aantal gevallen spreekt men van fietsen bij de P+R of frequenter openbaar vervoer van en naar de P+R.

Grafisch met de bus

SACIS VOOR BEELD



OS
ONDERZOEK
STATISTIEK
CONJUNCTIE

Statistiek
Eindachtlaan 222
9726 CW Groningen
Postadres
Postbus 1125
9701 BC Groningen
T (050) 867 26 39
F (050) 867 26 39
E info@os-groningen.nl
I www.os-groningen.nl

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

.
. .
.

Bestuursdienst



Afdeling Concern Bestuurlijk Juridische Zaken
Onderwerp Parkeren Kop van Oost

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

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

Informatie over vertrektijden krijg
u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en
kenmerk vermelden.

E-mailadres
div.bsd@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

050-
Telefoon 3677637/7673 Bijlage(n) 1
Datum **12 MEI 2011** Uw brief van

Ons kenmerk BD 11.2604680

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Zoals u weet, zijn er al geruime tijd problemen rond parkeren en parkeeronthefingen rond de Kop van Oost. In het geschil dat daarover is ontstaan heeft het college de Ombudsman verzocht een bindend advies uit te brengen.

Het gaat in dit advies om 12 betrokkenen waarvan een parkeeronthefing in eerste instantie is geweigerd. De Ombudsman komt na een uitvoerig advies tot de conclusie dat de onthefingen dienen te worden verstrekt.

Eén bewoner, geen deel uitmakende van de bovengenoemde 12, had gekozen voor een bezwaarprocedure. Wij zullen met deze bewoner op dezelfde manier omgaan als de 12 betrokkenen genoemd in het advies van de Ombudsman.

De vraagstelling aan de Ombudsman was ook of het college tot afwijzing van de onthefingen had moeten komen. De Ombudsman constateert daarover na een gefundeerd betoog dat het hier een discretionaire bevoegdheid betreft, en dat het college –hetzelfde vertrekpunt en bredere benadering van de Ombudsman hanterend- ook tot dezelfde conclusie als de Ombudsman had kunnen komen. Op de vraag of het college wel tot dezelfde beoordeling had moeten komen, stelt de Ombudsman dat deze vraag niet met een eenduidig ja of nee te beantwoorden is, met een verwijzing naar het feit dat het hier om een discretionaire bevoegdheid gaat.

SE.4.C

.
. .
.

Collegedrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp Parkeren Kop van Oost



Wij zullen - ondanks dat wij tot een andere afweging kwamen - het advies uitvoeren. Dit advies treft u in de bijlage aan.

In vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

BIJLAGE

gemeentelijke
OMBUDSMAN
Groningen

*Wat een mens in verwarring brengt zijn niet de
feiten, maar de meningen over die feiten*

(Epiktetos, Grieks stoïcijnse filosoof van de 1^{ste} eeuw na Christus)

Advies over de parkeersituatie bij de Kop van Oost



Groningen, mei 2011

Gemeentelijke Ombudsman Groningen

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

Inhoudsopgave

Deel I Voorgeschiedenis

1. Inleiding
2. Het verzoek
3. Aanpak/werkwijze Ombudsman
4. De kring van betrokkenen
5. Kader/wat vooraf ging
6. De selectie en de toetsing door de wethouder

Deel II Parkeerbeleid

7. Gemeentelijk parkeerbeleid
8. Uitgifte van de parkeerplaatsen door de projectontwikkelaar
9. Informatie over de parkeervergunningen/de website
10. Vergunning Eemskanaal: precedent of misslag

Deel III Hardheidsclausule

11. Literatuur
12. Wetgeving en jurisprudentie
13. Schrijnende gevallen

Deel IV Gesprekken met bewoners/VvE

14. Gevoerde gesprekken bewoners
15. De informatievoorziening
16. De persoonlijke omstandigheden
17. Aanbod alternatieven in de huidige situatie
18. Gesprek VvE

Deel V Conclusies en advies

19. Behoorlijkheidsnormen en wegingskader
20. Conclusies
21. Advies
22. Gevolgen voor anderen/gelijkheidsbeginsel
23. Leereffect

Ten slotte

DEEL I VOORGESCHIEDENIS

1. Inleiding

In 2010 is het raadsvoorstel voor de invoering van betaald parkeren bij de Kop van Oost in procedure gebracht. Dit leidde op verschillende plaatsen en momenten tot verdeelde reacties. Daarbij was niet zo zeer de invoering van het betaald parkeren het punt van discussie, maar de uitwerking daarvan naar een aantal direct betrokkenen. Zijnde de bewoners van het appartementencomplex die in de veronderstelling verkeerden dat zij recht hebben op een parkeervergunning, maar daarvoor niet in aanmerking komen.

Begin 2011 werd in de raadscommissie Beheer en Verkeer geconstateerd dat de door de functionele wethouder toegezegde en gevoerde gesprekken met eventuele gedupeerden (schrijnende gevallen) niet tot een bevredigende uitkomst hadden geleid. Reden om een hernieuwde procesgang in gang te zetten. Daarbij was de uiteindelijke conclusie dat het goed zou zijn als de gemeentelijke Ombudsman om advies zou worden gevraagd.

2. Het verzoek

Bij brief van 28 februari heeft het college van B&W de gemeentelijke Ombudsman verzocht een advies uit te brengen over de ontstane situatie rondom betaald parkeren bij de Kop van Oost. De essentie van dit verzoek luidt als volgt:

de kernvraag is of het college in redelijkheid en behoorlijkheid tot het oordeel heeft moeten komen dat aan 13 betrokkenen geen parkeeronthefving behoeft te worden verleend.

Het college heeft aangegeven dat het advies van de Ombudsman bindend en openbaar zal zijn.

3. Aanpak/werkwijze Ombudsman

Nadat eind maart/begin april alle relevante informatie in bezit was van de Ombudsman is het onderzoek gestart.

Daarbij is de gangbare werkwijze gehanteerd. Het bestuderen van alle stukken, het voeren van gesprekken, het benoemen van feiten, het trekken van conclusies en op basis daarvan het formuleren van het advies.

Deze aanpak vindt ook zijn weerslag in de opbouw van dit rapport. Met uiteraard ook aandacht voor het begrip hardheidsclausule en de toepassing daarvan.

Omdat context en besluitvorming van wezenlijk belang zijn, is tevens een beschrijving opgenomen van het kader waarbinnen dit gebeuren zich heeft afgespeeld.

Daarnaast wordt uiteraard een parallel gelegd met het normale toetsingskader van de Ombudsman, namelijk of een gedraging de toets der behoorlijkheid kan doorstaan. Aangezien behoorlijkheid en redelijkheid in het verlengde van elkaar liggen, soms bijna identiek zijn, sluit dit goed aan bij de formulering die het college naar de Ombudsman heeft gebruikt.

Over het aantal te onderzoeken casussen is aanvankelijk enige onduidelijkheid ontstaan. Zo werden op wisselende momenten verschillende aantallen betrokkenen genoemd. Omdat dit de zorgvuldigheid van het onderzoek niet ten goede zou komen en vervelende consequenties voor de gemeente zou kunnen hebben, is eerst in overleg met de wethouder 'de kring van betrokkenen' vastgesteld. In het volgende onderdeel zal dit worden toegelicht.

4. De kring van betrokkenen

In de brief van het college aan de raad van 7 januari 2011 wordt gesproken van 14 betrokken bewoners. Eén betrokkene heeft ondanks herhaald verzoek echter niet gereageerd op de uitnodiging van de wethouder het gesprek met haar aan te gaan. Vanwege het klaarblijkelijk ontbreken van belang is afgesproken dat de Ombudsman deze persoon ook niet meeneemt bij haar onderzoek. Daarmee werd het aantal teruggebracht naar 13. Zowel in de brief aan de raad van 3 februari 2011 als in de brief aan de Ombudsman wordt dit aantal van 13 genoemd. Deze zouden persoonlijk en schriftelijk door het college worden geïnformeerd over de inzet van de Ombudsman.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

Echter, de Ombudsman ontving slechts afschriften van 11 verzonden brieven. De verklaring daarvoor was als volgt.

Twee betrokken bewoners hadden geen brief ontvangen omdat zij hadden aangegeven geen heil te zien in een gesprek met de wethouder respectievelijk de Ombudsman. Hun argumenten verdienden weliswaar respect, maar tegelijk werd geconstateerd dat zij zichzelf in het licht van de voorgeschiedenis tekort zouden doen. Om die reden zijn zij na overleg met de wethouder alsnog uitgenodigd om contact met de Ombudsman op te nemen. Daar heeft één bewoner gebruik van gemaakt. Met een andere bewoner lukte het helaas niet binnen de daarvoor vastgestelde periode een afspraak te maken. Op basis van de schriftelijke informatie kan betrokkene echter worden aangeraden een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart en -plaats in te dienen.

Daarnaast heeft één bewoner een bezwaarprocedure gestart tegen het weigeren van een parkeervergunning. Uiteindelijk zal het college op dit bezwaarschrift een besluit moeten nemen. Deze burger heeft dus niet de weg gekozen van een gesprek met de wethouder maar voor een andere rechtsgang. Dit brengt een andere weg (rechtmatigheid) met zich mee dan die van de Ombudsman (behoorlijkheid).

Gezien de verwevenheid met het onderzoek van de Ombudsman is in goed overleg afgesproken haar advies af te wachten. Het college zal dan bezien of er parallellen zijn te trekken met de situatie van deze persoon en die van de andere door de Ombudsman onderzochte gevallen. De behandeling van het bezwaarschrift is in overleg met betrokkene opgeschort.

Verder dient nog melding te worden gemaakt dat één persoon zich bij de Ombudsman heeft gemeld met het verzoek om ook in het onderzoek te worden meegenomen. Daarop is gemeld dat het de Ombudsman niet vrij staat de kring van betrokkenen uit eigen beweging uit te breiden. Om die reden is hij verwezen naar het college van B&W en/of geadviseerd een eigenstandige klachtprocedure te starten.

5. Kader/wat vooraf ging

Hieronder een chronologisch overzicht van de besluitvorming.

<i>Datum</i>	<i>Inhoud</i>
23-03-2010	Concept B&W besluit invoering betaald parkeren KvO
09-04-2010	Start inspraakperiode tot 07-05-2010
03-06-2010	B&W besluit invoering betaald parkeren + concept-raadsvoorstel
14-06-2010	Reactie VvE op concept-raadsvoorstel
15-09-2010	Raadscommissie B&V: discussie over informatievoorziening en aanpak individuele gevallen
29-09-2010	Raadsvergadering: aandacht gevraagd voor schrijnende gevallen en motie aanpassing website
08-12-2010	Vragen gesteld door de raadsfractie van de VVD over verhouding woningen-parkeerplaatsen + collegereactie van 04-01-2011
07-01-2011	Aanvullende vragen van VVD-fractie + collegereactie van 01-02-2011
07-01-2011	Brief van college van B&W aan de gemeenteraad; er wordt verslag gedaan van de gevoerde gesprekken en de conclusie luidt dat er geen aanleiding is de hardheidsclausule toe te passen
19-01-2011	Raadscommissie B&V: reactie VvE wordt beantwoord en wethouder overweegt de Ombudsman in te schakelen
03-02-2011	Aanvullende brief college van B&W aan de gemeenteraad; geen nieuwe feiten en argumenten; het vastgestelde beleid wordt gehandhaafd
03-02-2011	Brief college van B&W aan VvE: geen wijziging beleid en geen individuele uitzonderingen
09-02-2011	Raadscommissie B&V: verbazing dat er geen enkele schrijnende situatie is geconstateerd; discussie over de rol van de Ombudsman en de eventuele adviesaanvraag
28-02-2011	Brief college van B&W aan Ombudsman met verzoek om advies uit te brengen

6. De selectie en toetsing door de wethouder van de schrijnende gevallen

a. de selectie

De wethouder heeft aangegeven dat zij bij verschillende gelegenheden de Vereniging van Eigenaren (VvE) heeft gebruikt als communicatiekanaal. De VvE is ook gemeld dat bewoners zich tot haar konden wenden om te bezien of er sprake is van een schrijnende situatie. Een algemene invitatie werd in het licht van het voorgenomen beleid als te uitnodigend ervaren. De Ombudsman kan hierin meegaan. Met het voorafgaande inspraaktraject, de rol van de VvE en de constatering dat diverse bewoners ge-

bruik maakten van het inspreekrecht bij de raadscommissie, mag verondersteld worden dat voldoende bekend was dat er voor belanghebbenden een weg open stond om hun belangen nog eens goed voor het voetlicht te krijgen.

b. de toetsing

In de brief van het college van B&W van 7 januari 2011 en van 3 februari 2011 aan de gemeenteraad is aangegeven dat de door de wethouder gevoerde gesprekken met belanghebbenden primair waren gericht op de informatievoorziening. En of op grond daarvan verwachtingen konden zijn gewekt dat een parkeervergunning zou worden verleend. Persoonlijke argumenten en omstandigheden zijn gewogen en dat leidde tot de conclusie dat er geen reden was de hardheidsclausule toe te passen. Op de vraag van de Ombudsman hoe het begrip 'schrijnend' was ingevuld antwoordde de wethouder dat dit was gebeurd op basis van gezond verstand en intuïtie.

c. aanvullende informatie van de Ombudsman

Het is goed op deze plaats al melding te maken van 2 bijzondere dossiers die de Ombudsman op basis van de stukken en de gevoerde gesprekken zijn opgevallen. Het maakt het beeld van een strikte benadering door het college wat genuanceerder, maar is tegelijk van invloed geweest op de overwegingen van de Ombudsman.

In de zomer van 2010 (dus nog vóór het raadsdebat in september) concludeerde het college (de wethouder) dat voor één persoon op basis van een verwarrende e-mail van maart 2008 een oplossing diende te worden gezocht. Betrokkene had daar echter geen behoefte meer aan omdat inmiddels een parkeerplaats was gekocht. De Ombudsman heeft ook met deze persoon gesproken vanwege de dubbele betrokkenheid (bewoner en bestuurslid VvE). In het navolgende zal dit dossier X nog verder ter sprake komen.

Daarnaast is er in de tweede ronde (dus ná het raadsdebat) nog in één geval twijfel geweest bij het college als gevolg van wederom verwarrend e-mailverkeer. Uiteindelijk is vanwege de precedentwerking afgezien van het maken van een uitzondering. Saillant detail is dat dit e-mailverkeer plaats vond in september 2010. Hierna zal deze kwestie dossier Y worden genoemd.

Volgens de collegebrief aan de VvE van 3 februari 2011 hebben alle bewoners met wie is gesproken individueel bericht gehad over de uitkomsten van het met de wethouder gevoerde gesprek. In de contacten die de Ombudsman met de betrokkenen heeft gehad, is gevraagd naar deze reactie. Een aantal gaf aan geen bericht te hebben ontvangen. Anderen ontvingen een algemene reactie met verwijzing naar de brief aan de gemeenteraad. Helaas niet met een op de persoon toegesneden uitleg. Dat was voor zover bekend in één geval wel aan de orde maar pas nadat betrokkene daar bij herhaling om had gevraagd. Het was hem ook toegezegd. Voor deze gang van zaken werden excuses aangeboden.

Tot slot is de betrokkenen ook gevraagd naar hun indruk van het gesprek met de wethouder. De reacties variëren van open en hartelijk tot pro forma en een uitkomst die van tevoren al vaststond. De Ombudsman heeft hier kennis van genomen. Uiteraard heeft een ieder recht op persoonlijke beleving maar in dit kader is de ratio van meer gewicht.

DEEL II PARKEERBELEID

7. Gemeentelijk parkeerbeleid

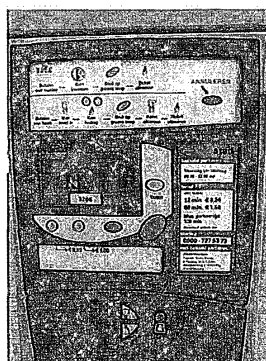
In 2009 is de concept nota *Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar* in de inspraak gebracht. In uitgangspunt 6 wordt gemeld dat toekomstige knelpunten dienen te worden voorkomen door het garanderen van voldoende parkeercapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen. Met andere woorden: in nieuwe woonwijken maar ook bij herontwikkelingen in de bestaande stad wordt er op ingezet dat de nieuwe parkeersituatie voldoende capaciteit biedt.

In het kader van betaald en vergunningparkeren wordt voor elke wijk een parkeerplan opgesteld, aldus de nota. Een goede communicatie met de wijk en draagvlak wordt daarbij belangrijk gevonden. Het hanteren van parkeernormen wordt als een goed uitgangspunt gezien.

Het is de Ombudsman opgevallen dat in deze Parkeernota, noch in de concept versie, noch in de definitieve versie wordt gesproken van gebieden als CiBoGa en de Kop van Oost waar een bijzonder regime geldt respectievelijk zou moeten gelden. In casu geen uitgifte van bewonersvergunningen. Definitieve vaststelling van het parkeerbeleid vond plaats in het najaar van 2010. Overigens veranderinge de schone titel van de nota in Parkeerbeleid 2010-2020, hetgeen de vindbaarheid op de website niet bevorderde. Maar dit terzijde.

In het raadsvoorstel ter vaststelling van de Parkeernota wordt ook niet gesproken over een speciaal regime voor CiBoGa en de Kop van Oost. Voor het laatste gebied werd wel een technisch besluit voorgesteld, namelijk dat daar betaald betalen zou worden ingevoerd. Van eventuele beperkingen wordt niet gesproken.

Voor de Ombudsman toch enigszins verrassend. Eind december 2009 (vaststelling van de Parkeernota) functioneerde het CiBoGa terrein al naar behoren en de invoering van betaald parkeren bij de Kop van Oost was beleidsmatig in voorbereiding. Immers in maart 2010 werd het desbetreffende concept-besluit vastgesteld en voor inspraak vrij gegeven. Eerst dan wordt van gemeentewege duidelijk dat voor de Kop van Oost een bijzonder regime zal gaan gelden. Het gevoel van 'uit de lucht komen vallen' is dan ook voorstelbaar. Waarbij wordt aangetekend dat Heijmans blijkbaar al eerder op de hoogte was. Bij brief van 18 december 2010 werden de bewoners door Heijmans geattendeerd dat *de gemeente voornemens is betaald parkeren in te voeren zonder afgifte van vergunningen*.



Als dan ook nog eens op 30 maart 2010 door het Parkeerbedrijf een standaard e-mail wordt verzonden dat volgens gegevens van de Gemeentelijke Basis Administratie (adres dus bekend) betrokkene niet woont in een gebied waar betaald parkeren is ingevoerd, wordt de verwarring alleen maar groter. Op dat moment was inmers al duidelijk dat betaald parkeren zou worden ingevoerd en ook dat geen bewonersvergunningen zouden worden afgegeven. Echter, in de e-mail wordt gesteld dat als betaald parkeren wordt ingevoerd, een pas zal worden verstrekt. Ondanks de vermelding dat aan het bericht geen rechten kunnen worden ontleend, is er op zijn minst sprake van niet consistente informatie. Hierna te noemen dossier Z.

8. Uitgifte van de parkeerplaatsen door de projectontwikkelaar/makelaar

Bij de start van de verkoop van de woningen in 2006 was er nog geen specifiek parkeerbeleid voor de Kop van Oost vastgesteld. Voor het (toekomstige) parkeerbeleid zijn kopers altijd naar de gemeente verwezen.

Overigens heeft Heijmans in februari 2011 per e-mail naar de gemeente aangegeven dat het besluit om geen bewonersvergunningen te verstrekken voor hem ook nieuw was. Dit naar aanleiding van correspondentie met burgers die Heijmans aanspraken op voorlichting uit het verleden.

In de beginfase van de verkoop van de appartementen is voor de uitgifte van parkeerplaatsen nabij het complex de volgende lijn aangehouden:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| o groot (vanaf 160 m ²) | 2 parkeerplaatsen |
| o midden (80 tot 159 m ²) | 1 parkeerplaats |
| o klein (tot 80 m ²) | geen parkeerplaats |
| o kadewoningen | 1 parkeerplaats |

De keuze om geen parkeerplaats aan te bieden bij de kleine appartementen ging uit van de gedachte dat het prijsniveau (en daarmee de verkoopbaarheid) dan niet aantrekkelijk zou zijn.

Als er na verkoop van alle appartementen in fase 1 parkeerplaatsen zouden overblijven, zou te zijner tijd een voorstel voor toewijzing worden ontwikkeld.

Medio 2010 is aan alle bewoners van de kleine appartementen een brief gestuurd waarin de mogelijkheid werd geboden alsnog een parkeerplaats te kopen.

Overigens is ook verwarring ontstaan over de prijs van een parkeerplaats, destijds € 10.000 en nu € 20.000. Volgens Heijmans was het eerste bedrag eerder als arbitraire kostprijs opgenomen vanwege voorschriften voor de koop/aannemingsovereenkomst. Dit bedrag is een eigen leven gaan leiden, maar de werkelijke verkoopwaarde inclusief de grondkosten is volgens Heijmans altijd € 20.000 geweest. Het is de Ombudsman overigens gebleken dat in een door haar onderzochte casus wel degelijk € 10.000 is betaald. De (commerciële) tarieven van de projectontwikkelaar maken uiteraard geen onderdeel uit van dit onderzoek maar reeds nu wordt opgemerkt dat het (nieuwe) bedrag van € 20.000 voor menigeen onoverkomelijke bezwaren met zich mee brengt. Daar komt bij dat de plaatsen als zeer klein worden ervaren. Dus veel geld voor weinig vierkante meters.

Over een toezegging van het college bij de inspraakprocedure voor het betaald parkeren om in overleg met Heijmans te zoeken naar een financiële tegemoetkoming, is overigens geen informatie aangetroffen.

9. Informatie over de parkeervergunningen/website

Zoals hiervoor onder 7 al is gesteld ontbreekt de logica in de volgtijdelijkheid van het gemeentelijke voornemen voor een bijzonder parkeerregime voor de Kop van Oost. Niet in de Parkeernota maar kort daarna wel in een separaat besluit.

Verschillende betrokkenen hebben ook afschriften van e-mails getoond op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat de informatie die werd verstrekt te weinig toegesneden was op hun concrete situatie. Dat op basis daarvan verwachtingen konden ontstaan, is niet onlogisch. Vooral in het licht van het hiervoor aangehaalde dossier X.

Daarnaast zijn in de afgelopen jaren regelmatig mondelinge contacten met het Parkeerbedrijf geweest, zowel via de telefoon als aan de balie. Daarvan zegt de gemeente dat daar geen registratie van wordt bijgehouden. En dus is niet na te gaan wie met welke vraag is langs gekomen.

De Ombudsman is van mening dat dit de burgers niet mag worden aangerekend omdat dit bijna lijkt op een omkering van de bewijslast. Anders gezegd: geen registratie betekent niet per definitie dat de contacten er niet zijn geweest en dus om die reden genegeerd kunnen worden.

Ook is duidelijk geworden dat de informatie op de gemeentelijke website tot het najaar van 2010 niet adequaat was. Het CiBoGa-gebied werd wel als uitzondering genoemd maar de Kop van Oost niet. Dit ondanks het feit dat het voornemen daartoe al langer bekend was.

Het geheel overziende ontkomt de Ombudsman niet aan de indruk dat de communicatie over de Kop van Oost niet consistent en eenduidig is geweest. En dat de verschillende geledingen binnen de dienst, die zich met deze materie bezighouden, te weinig afstemming lijken te hebben gepleegd.

10. Vergunning Eemskanaal: precedent of misslag

Voor een bewoner van een kadewoning aan het Eemskanaal is een vergunning verstrekt voor het parkeren in de naastgelegen Oosterpoort. Uit de stukken blijkt duidelijk dat deze vergunning ten onrechte is verstrekt, maar dat er voor is gekozen deze niet in te trekken maar te laten verlopen op het moment dat de vergunning eindigt. Een 'foutje' dus.

Indien min of meer weloverwogen van een beleidsregel wordt afgeweken kan worden gesproken van het scheppen van een precedent, waar ook anderen een beroep op kunnen doen.

De Ombudsman huldigt de opvatting dat als er sprake is van een kennelijke misslag, dit geen zogenaamde derdenwerking kan hebben. Ook al ervaren sommigen dit anders.

Noot

In het licht van de uitkomsten van dit onderzoek kan er voor de gemeente aanleiding zijn om de afloop van de vergunning op 31 december 2011 te heroverwegen.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

Ook in de raad(scommissie B&V) is het ontbreken van criteria onderwerp van discussie geweest waarbij een raadslid treffend opmerkt dat "individuele oplossingen arbitrair kunnen zijn en een generieke oplossing rechtsongelijkheid met zich mee zou kunnen brengen". Vervolgens is de wethouder de ruimte gelaten op eigen wijze invulling te geven aan het begrip schrijnend en daar achteraf over te rapporteren. Daarbij is duidelijk geworden dat zij een laag inkomen niet als criterium heeft willen hanteren.

Met de uitkomsten van de gevoerde gesprekken zoals het college die begin 2011 aan de gemeenteraad heeft gerapporteerd (in geen enkel geval aanleiding om de hardheidsclausule toe te passen), heeft de discretionaire bevoegdheid van het college gestalte en invulling gekregen. Dit onder de toevoeging dat in dossier X er wel aanleiding bestond voor een individuele oplossing, maar uiteindelijk geen vervolg heeft gekregen.

In een aanvullende notitie aan de Ombudsman van 8 april 2011 is overigens gemeld dat een terugkerend onderdeel in de door de wethouder gevoerde gesprekken was de beoordeling van de vraag of de persoon (aantoonbaar) door de gemeente verward of foutief was geïnformeerd tijdens het proces van aankoop van de woningen.

Dit heeft de Ombudsman verbaasd. Op het moment van aankoop was er immers nog geen sprake van een vastgesteld parkeerbeleid en viel er weinig te communiceren. Projectontwikkelaar en makelaar presenteerden de algemene verkoopvoorwaarden en voor het overige werd naar de gemeente verwezen. Dat er een parkeerbeleid zou worden ontwikkeld lag voor de hand, maar dat het zo restrictief zou zijn, werd pas in het voorjaar van 2010 duidelijk. Een onaangename verrassing voor de bewoners en naar later bleek ook voor de projectontwikkelaar een verrassende ontwikkeling.

Het is nu aan de Ombudsman om na te gaan of zij de visie van het college op het begrip schrijnend deelt.

Waarmee tegelijk duidelijk wordt dat het mogelijk is dat meerdere personen tot verschillende uitgangspunten en conclusies kunnen komen.

Uit de literatuur blijkt ook dat verwachtingen over een beperkte of ruimhartige toepassing van de hardheidsclausule in sterke mate zijn gekoppeld aan de signatuur van een bewindspersoon/bestuurder. Van degene die 'regels zijn regels' als adagium heeft wordt minder verwacht dan van degene die als uitgangspunt kiest 'de randen van de wet op te zoeken'.

Daarmee wordt geen oordeel uitgesproken over een voorkeursvariant maar wordt alleen maar aange- toond dat het al dan niet toepassen van een hardheidsclausule als subjectief en arbitrair kan worden ervaren.

Het college van B&W heeft aangegeven dat het advies van de Ombudsman bindend zal zijn. Dit dwingt tot een feitelijke maar ook herkenbare onderbouwing.

Daarom heeft een nadere verkenning plaatsgevonden van het begrip schrijnend en is de veelgebruikte term billijkheid in ogenschouw genomen.

Op die wijze kan invulling worden gegeven aan de kernvraag van het college of de eerdere besluiten in redelijkheid en behoorlijkheid zijn genomen.

Daarbij past de kanttekening dat de Ombudsman zich realiseert dat haar uitkomst niet door iedereen hoeft te worden onderschreven. Maar dat is inherent aan het Ombudswerk: vanuit een onafhankelijke en onpartijdige positie een situatie beoordelen en via de bevindingen tot een (eigen) oordeel komen.

Volgens Van Dale betekent schrijnend: *wat het gemoed met schuwende, brandende pijn aandoet...*

Nu kan het ontbreken van een parkeerplaats in de nabije woonomgeving uitermate vervelend zijn, het voert te ver te stellen dat de gemoedsrust daar in ernstige mate door wordt geschaad.

Een betere aansluiting kan worden gevonden bij synoniemen van onbillijk en schrijnend:

Onbillijk: oneerlijk, ongegrond, onrechtmatig, onrechtvaardig, onredelijk, onschappelijk, onterecht, unfair.

Schrijnend: hartverscheurend, pijnlijk, ellendig, pikant, scherp, navrant, schreeuwend, smartelijk.

Tegen deze achtergrond zijn de individuele gesprekken met de betrokkenen gevoerd.

DEEL III HARDHEIDSCLAUSULE

11. Literatuur

Algemeen wordt aangenomen dat het toepassen van een hardheidsclausule bedoeld is voor in wet- en regelgeving onvoorziene en onbedoelde gevolgen.

Ook wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de in artikel 4:84 Algemene Wet Bestuursrecht opgenomen mogelijkheid om van een beleidsregel af te wijken en anderzijds het opnemen van een hardheidsclausule in een regeling.

Ziet het eerste meer toe op generieke aanpassingen, de hardheidsclausule is vooral *gericht op het voorkomen van schrijvende situaties*. Het behoort dan tot de discretionaire bevoegdheid van een bestuursorgaan om er wel of niet gebruik van te maken. Ook wordt wel aangenomen dat de rechter de aan het bestuur toegekende beoordelings- en beleidsvrijheid terughoudend zou moeten toetsen. In feite een marginale toetsing.

12. Wetgeving en jurisprudentie

De wetgever heeft bij verschillende gelegenheden uitspraken gedaan over de *hardheidsclausule*.

Bijvoorbeeld bij de Wajong:

Hardheidsclausules worden in het algemeen niet in een regeling opgenomen omdat zij de rechtszekerheid kunnen belemmeren. Hardheidsclausules worden slechts in een regeling opgenomen indien er aanleiding is om te verwachten dat, gelet op het doel en de strekking van de regeling, de toepassing van de regeling kan leiden tot onbillijkheden van overwegende aard in *niet precies te voorzien gevallen of groepen van gevallen*. Deze individuele belangenafweging, die bij de toepassing van de hardheidsclausule dient te worden gemaakt, zou kunnen leiden tot willekeur. Toepassing van de hardheidsclausule dient derhalve zo beperkt mogelijk te worden gehouden. Bij de toepassing van de hardheidsclausule dient steeds een afweging te worden gemaakt tussen het belang van de regeling en de gevolgen van het handhaven van die regeling voor een individueel geval. Indien het toepassen van de regeling in een individueel geval leidt tot *onbillijkheden van overwegende aard*, kan bij wijze van uitzondering worden afgeweken van het uitgangspunt van de regeling.

Ook de Centrale Raad van Beroep (individuele omstandigheden van zeer bijzondere aard) en Ombudsmannen (onbillijkheid van overwegende aard) laten zich op dit gebied niet onbetuigd.

De gemeente Groningen heeft bewust gekozen voor een hardheidsclausule in de Parkeerverordening:

Burgemeester en wethouders kunnen ten gunste van de aanvrager het bij of krachtens deze verordening bepaalde buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Daarmee ligt de weg voor het beoordelen van individuele situaties open.

13. Schrijvend

Wat in alle literatuur en uitspraken steeds weer opvalt, is dat de term *schrijvend* wordt gebruikt om de bijzondere omstandigheden van een betrokkene te definiëren.

Maar ook dat daar zelden op voorhand een concrete invulling aan wordt gegeven. Bij de wijziging van de Vreemdelingenwet verwoordde de toenmalige staatssecretaris dit als volgt:

Juist vanwege de discretionaire bevoegdheid ga ik nog even in op de definitie in de hardheidsclausule. Ik zou er tegen zijn dat al te strikt vast te leggen. Het gaat immers juist om de bevoegdheid om in bepaalde omstandigheden een uitzondering voor een bepaald individueel geval te maken. *Als er geen redelijk doel mee gediend is, kan het heel schrijvend zijn. Het hoeft niet per definitie schrijvend te zijn, omdat er geen redelijk doel mee gediend is.* Wij hebben ook te maken met de geest van de wet, die ook een zekere preventieve werking bedoeld te hebben. Dat moeten wij niet vergeten. Ik blijf dus bij de formulering schrijvend. In de persoon gelegen omstandigheden moeten dan uitmaken wanneer die uitzondering wordt bepaald.

DEEL IV GESPREKKEN MET BEWONERS/DE VvE

14. Gevoerde gesprekken bewoners

Met 12 bewoners zijn individuele gesprekken gevoerd. Dit aantal vereist enige toelichting.

In Deel I is uitgelegd dat uiteindelijk 13 betrokkenen zouden worden uitgenodigd voor een gesprek met de Ombudsman. Binnen dit aantal heeft 1 persoon niet gereageerd, noch op de aankondiging van het college noch op de uitnodiging van de Ombudsman. Daarmee kan dit dossier worden gesloten. Daarnaast bleek het niet mogelijk met één betrokkene tot een passend tijdstip voor een gesprek te komen.

Daarmee bleven dus 11 in behandeling te nemen 'gevallen' over.

Vervolgens bleek tijdens de gesprekken die de Ombudsman voerde dat twee personen als één dossier (=adres) werden aangemerkt. Beiden hebben echter eerder eigenstandige contacten gehad met de gemeente en bewonen verschillende appartementen. Door hun verzoek om gezamenlijk het gesprek met de wethouder aan te gaan is bij het college ten onrechte het beeld ontstaan dat er sprake was van een gedeelde huishouding. Aangezien hun situatie vergelijkbaar is met die van anderen heeft de Ombudsman ze 'gesplitst' in afzonderlijke dossiers. En daarmee werd het aantal van 12 bereikt.

Op een verzoek om de kwestie als 'groep' te bespreken is niet ingegaan. Dit tegen de achtergrond dat de algemene problematiek van de informatievoorziening voldoende bekend was en de gesprekken vooral gericht waren op de persoonlijke omstandigheden van betrokkenen. Een groeps gesprek leent zich daar minder goed voor.

De gesprekken hebben volgens een vast stramen plaats gevonden:

- o introductie
- o de rol van de Ombudsman
- o de informatievoorziening
- o de persoonlijke situatie
- o aangeboden alternatieven in de huidige situatie
- o de verdere procedure

Van de gevoerde gesprekken zijn aantekeningen gemaakt die vertrouwelijk voor het college en de gemeenteraad zijn in te zien. De verschillende opmerkingen en opvattingen worden hieronder in algemene (geanonimiseerde) zin weergegeven.

Wat in ieder geval bij alle gesproken bewoners opvalt, is dat ze met veel plezier aan de Kop van Oost wonen en trots zijn op hun (starters)woning. Voor velen is deze locatie een bewuste keus geweest, mede in het licht van de verwachte parkeermogelijkheden. Niet in de binnenstad vanwege de beperkingen voor het parkeren maar toch dichtbij. Niemand is tegen het invoeren van betaald parkeren en ruimte voor bezoekers van de commerciële voorzieningen. Maar in het geheel niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning wordt als zeer zuur ervaren. Dit uiteraard geplaatst in het licht van de in hun ogen gerechtvaardigde verwachtingen op basis van eerder verstrekte informatie. Sommigen gaven aan dat 'als ze alles hadden geweten', ze niet voor deze locatie zouden hebben gekozen.

15. De informatievoorziening

Voor alle betrokkenen geldt dat ze zich destijds hebben gebaseerd op de door de projectontwikkelaar/makelaar verstrekte informatie. De bewoners van de kleine appartementen gingen uit van het toen geldende beleid dat voor het gebied parkeervergunningen zouden worden verstrekt.

Uit de (vele) contacten met de gemeente werden ze echter niet altijd wijzer. Hiervoor is al melding gemaakt van tegenstrijdige informatie, zowel mondeling als schriftelijk.

Sommigen werden ook verwezen naar het bestemmingsplan, de bouwverordening en/of de website. Een onterechte verwijzing. De eerste twee bevatten geen specifieke parkeerinformatie en de website gaf, zoals eerder geconstateerd, geen eenduidig beeld. Een aantal heeft het ook als storend ervaren dat zij kregen toegevoegd dat er een 'onderzoeksplicht van de burger' bestaat. Is het niet zo dat de overheid een 'informatieplicht' heeft? En hoe moet zo'n opmerking worden geplaatst in de situatie van

2006, voor de meesten het moment van aankoop, zo vroegen zij zich af. Concretere informatie was toen immers niet voorhanden.

In de gesprekken met de wethouder werd ook gevraagd naar 'namen en rugnummers' van medewerkers met wie zou zijn gesproken. Betrokkenen gaven aan dat zij in de loop der jaren contacten hadden gehad en dat zij toen geen aantekening hebben gemaakt van degene met wie zij hebben gesproken. Waarbij één bewoner opmerkte dat de betrokken medewerker ook al weer kon zijn vertrokken. Het moeten leveren van 'hard bewijs' zou naar het gevoel van de bewoners wel heel zwaar tot hun verantwoordelijkheid worden gerekend.

De term 'misleiding' in de informatievoorziening viel een paar keer. Anderen ervaren het door de gemeente in het voorjaar van 2010 gepresenteerde beleid als 'het veranderen van de spelregels tijdens de wedstrijd'. Ook wel verwoord als 'het beleid met terugwerkende kracht veranderen'. Wat ook als 'doordrukken' werd ervaren, is het feit dat voordat het beleid was vastgesteld, de technische voorbereidingen al in gang waren gezet. De inspraakprocedure leek daarmee een zogenaamd verplicht nummer.

16. De persoonlijke omstandigheden

Voor de meeste betrokkenen geldt dat het aankoopbedrag van het appartement destijds tevens het plafond was van hun financieringsmogelijkheden. Daarbinnen meldde een aantal dat als er meer financiering mogelijk was geweest zij de voorkeur zouden hebben gegeven aan een groter appartement (60 i.p.v. 40 m² bijvoorbeeld). Het verwerven van een eigen parkeerplaats had voor hen ook geen prioriteit aangezien ze er vanuit gingen dat ze te zijner tijd een parkeervergunning konden krijgen.

Een aankoopbedrag van nu € 20.000 is voor alle betrokkenen een te grote financiële barrière. Financiering via de hypotheek is nu niet meer mogelijk en een lening levert een te hoge maandlast op. Voor het merendeel geldt dat zij een auto nodig hebben voor hun werk dat zich in de regio/het land voordoet. Andere argumenten voor het gebruik van de auto zijn sociale contacten en vrijwilligerswerk (in het land).

Ook vaak genoemd is de verkoopbaarheid van het appartement in de toekomst. Verkoop zonder recht op een parkeervergunning zal de kring van potentiële belangstellenden beperken.

17. Aangeboden alternatieven in huidige situatie

- o Het Sontplein;
- o Buurtstalling Nieuwstraat;
- o P+R Europapark.

Alle betrokkenen zijn bevraagd op deze alternatieven. De reacties daarop waren nagenoeg hetzelfde. Het Europapark mag dan gratis zijn maar ligt veel te ver weg van de Kop van Oost. Verder wordt de locatie ook niet aantrekkelijk geacht vanwege het gebrek aan toezicht en gebruik tijdens wedstrijden van FC Groningen.

De buurtstalling aan de Nieuwstraat mag dan op (toch nog redelijk verre) loopafstand zijn, de in de toekomst oplopende prijs staat niet in verhouding tot die van een parkeervergunning. Ongeveer 12x zo hoog.

Dit financiële argument geldt ook voor het Sontplein. Hoewel het qua situering wel goed is gelegen, is er daarnaast het probleem van het oneigenlijke gebruik van het gebied als de winkels zijn gesloten en het terrein vrij toegankelijk is. Voor activiteiten die niet geruststellend zijn voor jouw kostbare bezit.

Kortom: de alternatieven worden niet als reëel gezien. Ergo, voor sommigen bevestigt het hun gevoel dat zij in hun problemen niet echt serieus worden genomen.

Desgevraagd melden een aantal dat zij voorlopig een parkeerplaats hebben gehuurd binnen het complex op de plaatsen die door/voor woningcorporatie Lefier zijn gereserveerd. Afgezien van de kosten zijn deze plaatsen ook tijdelijk. Zodra de corporatie de woningen heeft verhuurd, eindigen deze plaatsen.

Anderen kiezen voor een meer creatieve oplossing door met hun auto op wisselende plaatsen te gaan staan. Bijvoorbeeld op aanpalende parkeerterreinen buiten de winkeluren maar dat vraagt wel inzicht en dus tijdige actie op de slagboombewegingen. Of aan de overzijde van het Damsterdiep waar het

betaald parkeren tot 18.00 uur geldt. Soms wordt de bezoekerspas voor eigen gebruik ingezet, maar ook dat is aan een beperkt aantal uren gebonden.

Enigszins bizar is de opmerking van twee bewoners dat zij nu maar met de auto naar hun werk met goede parkeergelegenheid gaan in plaats van op de fiets. Dan is de auto gedurende de dag in ieder geval 'onder dak'.

Van diverse kanten is opgemerkt dat er in feite helemaal geen parkeerdruk in het gebied rondom het complex bestaat. Nu is het zo dat alle winkelunits aan de zuidzijde nog niet in gebruik zijn, maar ook de Ombudsman is bij herhaald bezoek opgevallen dat de parkeerplaatsen niet of nauwelijks gebruikt worden. Veel bewoners hebben ook aangegeven dat de strook voor de winkelunits anders kan worden ingericht. Van langs parkeren naar haaks insteken. Daarmee zou op zijn minst een verdubbeling van het aanbod op die plek kunnen worden gerealiseerd.

18. Gesprek VvE

Ook met het bestuur van de Vereniging Van Eigenaren (VvE) is gesproken en dan vooral over hun rol in het proces.

De VvE heeft op ambtelijk niveau een voorgesprek gehad over het voorgenomen beleid en heeft toen ook alternatieven aangedragen.

Hun bezwaren en alternatieven hebben zij ook ingebracht tijdens de inspraakprocedure in april en op 14 juni 2010 schriftelijk gemeld aan de raadscommissie.

Van de kant van de VvE is bij herhaling (en goed beargumenteerd) benadrukt dat de invoering van betaald parkeren ten onrechte ten koste gaat van degenen die (destijds) geen parkeerplaats konden kopen. Het leidde na een gesprek met de wethouder tot uitstel van de behandeling van het raadsvoorstel in de commissievergadering van juni 2010.

Gedurende de zomer was er volgens de VvE sprake van radiostilte. Medio augustus werd een uitnodiging ontvangen voor een gesprek met de wethouder en daar werd tot hun verrassing gemeld dat het voorstel ongewijzigd naar de gemeenteraad zou gaan.

Na de raadscommissie en raadsvergadering in september heeft het bestuur van de VvE via een bewonersbrief gevezen op de mogelijkheid een gesprek met de wethouder aan te vragen. Voor zichzelf zag zij verder geen inhoudelijke rol weggelegd maar meende op basis van de discussies met de raad dat de uitkomsten van de gesprekken met vertrouwen tegemoet konden worden gezien. Maar dat stelde teleur.

DEEL V CONCLUSIES EN ADVIES

19. Behoorlijkheidsnormen en wegingskader

Voor de beoordeling van klachten over gedragingen van de gemeente hanteert de Ombudsman een normstelsel. Aan de hand hiervan wordt beoordeeld of de gemeente zich al dan niet behoorlijk heeft gedragen. In het kader van dit onderzoek is een aantal behoorlijkheidsnormen van belang. Ze staan hieronder vermeld met daarbij de bevindingen op basis van dit onderzoek. Deze bevindingen leiden vervolgens tot conclusies als basis voor het uiteindelijke advies.

Vervolgens wordt nog aandacht besteed aan het punt van de doorwerking naar derden, de zogenaamde precedentwerking. Of vanuit een andere optiek: kan het onrechtvaardig uitpakken naar (zogenaamd) vergelijkbare gevallen.

o *norm: actieve en adequate informatieverstrekking*

Dit behelst de plicht om in te gaan op verzoeken van burgers om informatie en anderzijds de plicht om burgers uit eigen beweging te informeren over handelingen die hun belangen raken.

Bevindingen:

- a. de parkeernota 2010-2020 had al gewag kunnen maken van gebieden als CiBoGa en de Kop van Oost; deze omissie leidde drie maanden later tot een onaangename verrassing voor diverse bewoners maar ook voor de VvE;
- b. het e-mailverkeer tussen het Parkeerbedrijf en bewoners blonk op verschillende momenten niet uit in helderheid; sterker nog, er werd door het Parkeerbedrijf op schrift tegenstrijdige informatie verstrekt, waar verwachtingen op konden worden gebaseerd;
- c. verwijzing naar niet direct relevante documenten als het bestemmingsplan en de bouwverordening was niet op zijn plaats;
- d. geen registratie van telefoontjes en bezoeken aan de balie van het Parkeerbedrijf; daarentegen van burgers verwachten dat ze zelf bijhouden met wie ze wanneer waarover hebben gesproken, lijkt op het afschuiven van verantwoordelijkheid;
- e. tot het najaar van 2010 geen volledige informatie op de website; een standaard disclaimer is onvoldoende om het ontbreken van een belangrijke beleidswijziging te sanctioneren;
- f. voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de gemeente niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor de informatie die door de projectontwikkelaar/de makelaar is verstrekt; maar in feite is dat ook niet het kernprobleem; het gaat om het beleid zoals dat in het voorjaar van 2010 door de gemeente is gepresenteerd.

o *norm: rechtszekerheid/opgewekt vertrouwen*

Gerechtigde verwachtingen van burgers en organisaties behoren door de overheid te worden gehonoreerd.

Bevindingen:

- a. gezien de ligging lag het in de lijn der verwachtingen dat voor het gebied van de Kop van Oost betaald parkeren zou worden ingesteld; in algemene zin wordt dit door alle betrokkenen ook onderschreven;
- b. gegeven de bijzondere omgeving van het gebied (veel detailhandel etc.) is het late tijdstip (tot 22.00 uur) van betaald parkeren begrijpelijk, maar dit beperkt tegelijk de mogelijkheden van bewoners om na hun werk bij huis vrij te parkeren;
- c. op basis van de Parkeernota 2010-2010 dient gestreefd te worden naar draagvlak voor het parkeerbeleid in de wijk/het gebied; voor wat betreft het uitgeven van parkeervergunningen aan bewoners heeft dit geen invulling gekregen;
- d. de verwachtingen van in ieder geval de bewoners van de kleine appartementen dat voor hen een acceptabele parkeeroplossing (vergunning) in het verschiet zou liggen, zijn gerechtvaardigd; zij konden immers op het moment van aankoop van het appartement geen parkeerplaats verwerven; daar komt nog eens bij dat er toen geen sprake was van een autoluw gebied zoals CiBoGa of een te verwachten afwijking van het reguliere systeem van betaald parkeren;

o *norm: redelijkheid en gelijkheid*

Een bestuursorgaan weegt de in het geding zijnde belangen tegen elkaar af. De uitkomst hiervan mag niet onredelijk (onbillijk) zijn. Er mag geen sprake zijn van willekeur. Een bestuursorgaan behandelt gelijke gevallen gelijk en ongelijke gevallen ongelijk naar de mate van ongelijkheid.

Bevindingen:

- a. door uiteindelijk in geen enkele situatie toepassing te geven aan de hardheidsclausule heeft het college het vastgestelde beleid zwaarder laten wegen dan de individuele situatie van een aantal bewoners; dit duidt op consistentie in handelen;
- b. bij de weging van de persoonlijke situaties heeft de nadruk gelegen op (de rechtmatigheid van) de informatievoorziening tijdens de aankoop van het appartement; dit uitgangspunt is als een soort mantra gehanteerd, maar gaat voorbij aan het in een later stadium ontwikkelde beleid voor de Kop van Oost;
- c. door steeds te vragen naar zogenaamd hard bewijs ten aanzien van toezeggingen dat rechten zouden bestaan op parkeervergunningen zijn bewoners die te goeder trouw waren in een achterstandspositie komen te verkeren; de grenzen van het redelijke zijn daarmee wel bereikt;
- d. de aangeboden alternatieven bieden om verschillende redenen weinig tot geen soelaas; het heeft het gevoel van betrokkenen dat hun probleem niet echt serieus wordt genomen, versterkt; een alternatief om gesubsidieerde plaatsen in een buurtstallingsgarage aan te bieden is blijkbaar niet overwogen;
- e. op basis van de schriftelijke stukken kan het verschil in de beoordeling door het college van de dossiers X,Y en Z niet worden gevolgd; dossier X, wel uitzondering op basis van een e-mail uit 2008, dossier Y een twijfelgeval op basis van een e-mail van september 2010 maar uiteindelijk niet en dossier Z, met een e-mail van maart 2010 in het geheel niet gewogen; de schijn van willekeur wordt daarmee gewekt.

20. Conclusies

- ❖ Een beperkte groep bewoners heeft bij herhaling (inspraaktraject, B&W, gemeenteraad, gesprek wethouder, gesprek Ombudsman) duidelijk gemaakt zich gedupeerd te voelen door de gang van zaken; daarmee onderscheidt deze groep zich van eventuele andere betrokkenen, die zich niet actief hebben opgesteld.
- ❖ Uit het voorgaande is wel gebleken dat op het punt van de informatievoorziening veel discussie en verwarring is ontstaan. Met het volledige beeld zoals dat nu bekend is, kan niet worden gesproken van een actieve en adequate informatieverstrekking.
- ❖ De invoering van betaald parkeren staat niet ter discussie. De verwachtingen dat parkeervergunningen zouden worden verstrekt zijn gerechtvaardigd voor bewoners die zich onder toenmalige omstandigheden en in een ander tijdsbestek (vóór april 2010) op deze plek hebben gevestigd.
- ❖ In het licht van de voorgeschiedenis en de gebrekkige informatievoorziening had het begrip schrijnend anders gewogen kunnen worden. In individuele gevallen pakt het parkeerbeleid nu onschappelijk (*omedelijk*) en navrant (*bedroevend*) uit. De geboden alternatieven zijn niet als reëel aan te merken.
- ❖ Er is voldoende aanleiding onder strikte voorwaarden toepassing te geven aan de hardheidsclausule.

Had het college ook tot deze conclusies kunnen komen? Het antwoord daarop luidt ja. Als zij voor hetzelfde vertrekpunt en de bredere benadering van de Ombudsman had gekozen. Maar het is nu eenmaal inherent aan een discretionaire bevoegdheid om daar op eigen wijze invulling aan te geven. Had het college tot dezelfde conclusies moeten komen. Het antwoord daarop is niet met een eenduidig ja of nee te beantwoorden. Uit het voorgaande is immers wel duidelijk geworden dat het oordeel over de toepassing van een discretionaire bevoegdheid in feite ook weer discretionair is. En de weging daarvan is niet bij uitstek aan de Ombudsman maar dient op een ander toneel plaats te vinden.

21. Advies

In feite gaat het om 12 bewoners waarvan 10 met een klein appartement, één met een groter appartement en één met een kadewoning.

De bewoners van de kleine appartementen zijn vanaf het begin niet in de gelegenheid geweest een parkeerplaats te kopen. Daarmee onderscheidt deze groep zich van de overige 2 bewoners. De laatstgenoemden hebben destijds wel een parkeerplaats gekocht.

Op grond van de bevindingen/conclusies zoals hiervoor vermeld is het toekennen van een parkeervergunning aan 10 bewoners van de kleine appartementen voor de hand liggend. Met de kanttekening dat één geval een huurder betreft. Het recht wordt dan aan de duur van de huidige huurder gekoppeld.

Anders ligt het met de 2 bewoners van respectievelijk een groter appartement en een kadewoning. Zij hebben immers de beschikking over een parkeerplaats op het binnenterrein en in die zin kun je je afvragen of er nog sprake is van zodanig leed dat ook op hen de hardheidsclausule van toepassing moet worden verklaard.

Het antwoord op deze vraag heeft het 'gemoed van de Ombudsman' enige tijd bezig gehouden. Waar van een bestuursorgaan wordt verwacht dat het onderscheid maakt tussen gelijke en ongelijke gevallen, geldt dit uiteraard ook voor de Ombudsman.

Maar ook is van toepassing dat goed wordt gekeken naar de mate van ongelijkheid.

Het is zonneklaar dat één parkeerplaats altijd beter is dan geen parkeerplaats. Daar zit dan ook de ongelijkheid in. Maar de gelijkheid zit in het feit dat ook deze betrokkenen bewust voor deze locatie hebben gekozen in de veronderstelling dat naast de aankoop van één parkeerplaats ook nog een parkeervergunning zou kunnen worden aangevraagd. In de ene situatie zijn beide personen (buiten de stad) werkzaam en moeten daarvoor elk de beschikking hebben over een auto. In de andere situatie betreft het een nu nog inwonende zoon die vanuit het ouderlijke huis een bedrijf runt waarmee hij op locatie klanten moet bezoeken.

In feite wijkt hun situatie qua (gerechtvaardigde) verwachtingen dus niet af van die van de kleine appartementen. Zij konden destijds geen tweede parkeerplaats (voor toen € 10.000) kopen, maar werden verwezen naar het reguliere (straat) parkeren.

Om die reden kunnen ze daar dan ook mee worden gelijkgesteld. Die mate van gelijkheid mag in de ogen van de Ombudsman zwaarder wegen dan de ongelijkheid van het bezit van een parkeerplaats. Anders gezegd: er wordt meer gewicht toegekend aan de verdelende rechtvaardigheid dan aan een zakelijke benadering.

Het advies luidt dus aan 12 bewoners een parkeervergunning toe te kennen met de restrictie dat die persoonsgebonden is en voor de duur dat gebruik wordt gemaakt van het huidige appartement. Nu is een parkeervergunning nooit overdraagbaar maar dat wordt hier nog eens benadrukt in verband met een derde-belanghebbende die uiteindelijk wel een parkeerplaats heeft gekocht. Deze persoon zou zich begrijpelijkerwijs erg benadeeld voelen als de uit te geven vergunningen overdraagbaar zouden zijn. De fysieke ruimte biedt (nog) voldoende mogelijkheden om dit beperkte aantal vergunningen uit te geven. Bijvoorbeeld aan de westzijde of in het voorlopig braakliggende gebied aan de oostzijde. De uiteindelijke keuze is uiteraard aan de gemeente.

Wellicht ten overvloede nog het volgende. Bij oppervlakkige kennisneming van de onderbouwing van dit advies zou de gedachte post kunnen vatten dat er gekozen is voor de gemakkelijkste oplossing oftewel voor de weg van de minste weerstand. Maar dat is schijn. Het is op basis van de feiten, de interpretaties daarvan (zie de titel op het voorblad van dit advies), maar ook de persoonlijke gesprekken die de Ombudsman met betrokkenen heeft gevoerd. De openhartigheid waarmee die gepaard zijn gegaan is zeker van betekenis geweest.

22. Gevolgen voor anderen/gelijkheidsbeginsel

Het alsnog toekennen van een parkeervergunning aan 12 personen kan niet worden gezien als een generieke maatregel maar een toepassing van de hardheidsclausule voor een 'groep van gevallen'.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost.gr11.2615476pdf

Het eerste zou een afwijking van de beleidsregel zijn en dat is niet aan de orde. Het betaald parkeren als maatregel staat immers ook niet ter discussie.

De gemeente heeft in de afgelopen maanden een open houding aangenomen naar bewoners die zich gedupeerd voelden. Met het uitbrengen van dit advies kan aan die periode nu een eind komen. Anderen die zich nu nog tot de gemeente wenden kunnen via de reguliere rechtsgang hun belangen aankaarten, zoals via het aanvragen van een voor bezwaar en beroep vatbare beschikking of het starten van een klachtprocedure. Op dat moment kan de reguliere toetsing plaatsvinden die niet meer is omgeven door de voor dit moment geldende 'verzachtende omstandigheden'.

Als er sprake is van een bezwaar- en beroepsprocedure is er in eerste instantie sprake van een heroverweging door het college. Op dat moment kan 'in eigen huis' opnieuw een afweging worden gemaakt. In een daarop volgende beroepsprocedure zal de bestuursrechter aan zet zijn. In lijn met eerdere uitspraken (Raad van State) ligt een marginale toetsing in de rede

Voor de Ombudsman geldt in ieder geval dat met dit advies het speelveld voor de toekomst bepaald is. Nieuwe feiten en omstandigheden kunnen in een klachtprocedure uiteraard een rol spelen, maar niet de feitelijke argumenten zoals die nu zijn gehanteerd. De discretionaire bevoegdheid van het college is dan weer leidend. Overigens kan een toekomstig oordeel van de Ombudsman ook niet bindend zijn, hoogstens dwingend.

23. Leereffect

Los van dit onderzoek heeft het college van B&W al lering getrokken uit de gang van zaken. Dit blijkt uit de brief van het college van 7 januari 2011 aan de gemeenteraad:

Ook blijkt uit het hele proces invoering betaald parkeren Kop van Oost en de gesprekken dat de relatie tussen nieuwbouwprojecten en een parkeerregime al in de planontwikkelingsfase gelegd moet worden. Daar waar er sprake is van parkeren op eigen terrein is dan wenselijk vast te leggen dat geen parkeervergunning wordt uitgegeven, bijvoorbeeld door dat op te nemen in koop- of huurcontracten. De mogelijkheden hiervoor gaan we onderzoeken.

Dit stemt tot tevredenheid.

Ten slotte

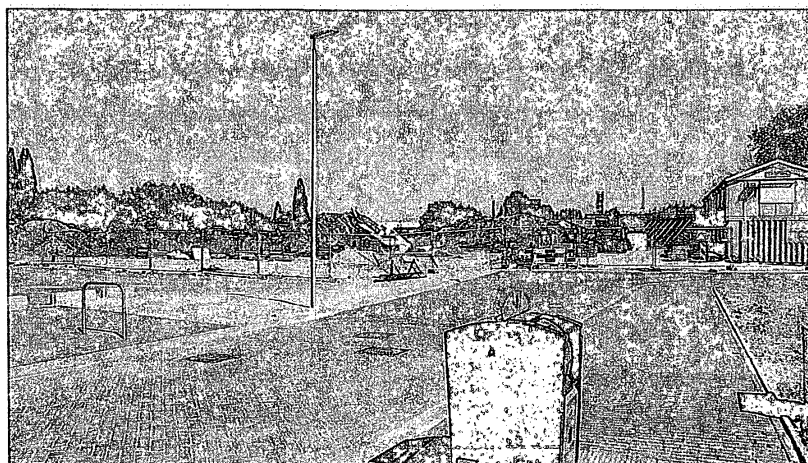
Met enige regelmaat bereiken de Ombudsman verzoeken van de gemeente om een advies uit te brengen over dan wel te bemiddelen in kwesties waarbij het verkeer tussen de gemeente en de burger(s) is vastgelopen. Hoewel dit niet de basistaak is van een gemeentelijke Ombudsman wordt een dergelijk verzoek altijd in welwillende overweging genomen. Dit tegen de achtergrond dat de gemeente er op gericht is om de relatie tussen de burger en de gemeente te verbeteren en bereid is zich daarbij kwetsbaar op te stellen. De extra inspanningen van (de medewerkers van) het Ombudsinstituut die daarmee gepaard gaan worden daar graag aan ondergeschikt gemaakt.

Voor een goede werkwijze is het echter noodzakelijk dat van de kant van de gemeente alle medewerking wordt verleend en dat tijdig de gewenste acties worden ondernomen. Helaas moet worden geconstateerd dat het daar in dit dossier op een aantal momenten aan heeft geschort. Dat is jammer maar uiteindelijk heeft dit advies op basis van alle relevante informatie tot stand kunnen komen.

westzijde



oostzijde



Collegedebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

.
. .
Bestuursdienst



Afdeling MD/Beleid en Advies/Van Duuren
Onderwerp Verlenging titel Fairtrade

Bezoekadres
Duinkerkenstraat 45

Postadres
Postbus 742
9700 AS Groningen

E-mailadres
milieudienst@md.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

BNG
28.50.61.879

BTW nummer
0019.32.809.B.07

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 11 13 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk MD 10.2545054

Datum 17 MRT 2011 Uw brief van

Uw kenmerk

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

Geachte heer/mevrouw,

In het collegeprogramma 2010-2014 hebben wij ons ten doel gesteld de in 2009 behaalde titel Fairtrade Gemeente te behouden. Wij vinden het namelijk belangrijk dat inwoners en bedrijven in Groningen structureel gebruik maken van eerlijke producten en zien dit als dé manier om bij te dragen aan betere leefomstandigheden voor mensen in ontwikkelingslanden.

De resultaten uit 2010 en de plannen voor 2011 hebben onlangs geleid tot verlenging van onze titel Fairtrade Gemeente. Het juryrapport is bijgevoegd. Met deze brief informeren we u hoe we in Groningen de komende periode invulling geven aan onze Fairtrade ambities.

Doelstellingen 2010

Om de titel Fairtrade gemeente te behouden worden de nodige inspanningen gevraagd met als doel om nog meer burgers en ondernemers te bereiken. In 2010 heeft de lokale campagne zich gericht op het vergroten van de betrokkenheid van horecaondernemers en het verder betrekken van de grote kennisinstellingen in de stad: Hanzehogeschool, RuG en UMCG. Deze instellingen hebben een groot bereik onder jongeren, een belangrijke doelgroep in de campagne voor de gemeente. Daarnaast wordt ook het basis en voorgezet onderwijs betrokken bij onze aanpak. Verder stimuleert de gemeente de organisatoren van evenementen om Fairtrade producten te gebruiken, te verkopen en erover te communiceren. Noorderzon is daarvan een mooi voorbeeld.

De campagne 2010 (bijlage Fairtrade kalender 2010)

Landelijk zijn er jaarlijks terugkerende campagne activiteiten waar Groningen zoveel mogelijk bij aansluit, zoals World Fairtrade Day en de Fairtrade Week. De landelijke campagne levert hiervoor ideeën en promotie materialen.

Collegedebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

Volgvel
Onderwerp

1 van 3
Verlenging titel Fairtrade



Dit jaar werden de campagnes Fairtrade @Work en Fairwissel nieuw ingezet. De gemeente Groningen heeft een eigen plaats op de vernieuwde landelijke website <http://www.fairtradegemeenten.nl/gemeente/groningen.html>. De lokale werkgroepen worden door de landelijke campagne op verzoek ondersteund en participeren in de Inspiratiebijeenkomsten die tweemaal per jaar plaatsvinden. Hier worden ideeën opgedaan, kennis bijgespijkerd en zinvolle netwerkcontacten gelegd. Groningen vervult als koploper in de campagne een belangrijke rol als vraagbaak voor andere gemeenten.

Op lokaal niveau heeft de werkgroep voor horeca ondernemers zich gericht op het vergroten van deelname aan de Fairtrade Restaurant Week. Daartoe heeft de burgemeester ondernemers per brief opgeroepen mee te doen. Dat de oproep succesvol was blijkt uit het feit dat dit jaar al twaalf restaurants meedoen, terwijl vorig jaar nog maar twee restaurants participeerden. De eerlijke winkelroutes zijn geen compleet overzicht van alle winkels en horecagelegenheden die biologische en fair trade producten aanbieden, maar een selectie van leuke winkels binnen een beloopbaar gebied. Verder hebben de centrale bibliotheek, het duurzaamheidscentrum en de Wereldwinkel in de Fairtrade week met diverse publieksacties een groot publiek bereikt. Ook de activiteiten van de Wereldwinkel sloten daar mooi bij aan.

Landelijk is te zien dat het Fairtrade assortiment bij supermarkten en groothandels nog steeds toeneemt. Lokaal springt de Jumbo met het grootste assortiment Fairtrade producten in Europa er flink bovenuit. Een ander groot succes is geboekt met de Hanzehogeschool. Met ondersteuning vanuit de gemeentelijke campagne is een werkgroep samengesteld en is de Hanzehogeschool niet ver meer van de titel Fairtrade Hogeschool verwijderd. Op 18 november 2010 heeft de Hanzehogeschool een Aanmoedigingsprijs van de landelijke jury commissie mogen ontvangen. Met de RuG zijn vergaande contacten op diverse niveaus gelegd om ook daar een Fairtrade campagne op te kunnen zetten.

Het in december 2010 gepubliceerde besluit van Douwe Egberts om vanaf 1 januari 2011 voor de zakelijke markt ook Fairtrade koffie in haar assortiment op te nemen, verlaagt zeker de drempel voor grote instellingen om aan de campagne mee te kunnen doen en mag als een succes van de Fairtrade campagne gezien worden.

Tot slot heeft de burgemeester zijn ambassadeurschap zichtbaar uitgeoefend in diverse PR-momenten en daarmee lokale en landelijke media aandacht voor Fairtrade verworven.

Collegedebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

Volgvel 2 van 3
Onderwerp Verlenging titel Fairtrade



De campagne 2011

In 2011 blijven we ons richten op specifieke doelgroepen, zoals scholieren, studenten, ondernemers en het bedrijfsleven.

Naar de mogelijkheden om betrokkenheid van het bedrijfsleven te vergroten zal, als afstudeeropdracht, onderzoek gedaan worden door een student(e) van de Hanzehogeschool. Voor ondernemers zal de Fairtrade week een specifiek programma bieden.

De uitreiking van de titel Fairtrade Hogeschool zal gepaard gaan met diverse promotionele activiteiten. De voorzitter van het College van Bestuur en de burgemeester zullen hierin een bijdrage leveren.

Met bovenstaande inspanningen (extern en intern gericht) leveren we samen met partners een structurele bijdrage aan een duurzame (mondiale) samenleving.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Juryrapport behoud titel Fairtrade Gemeente – Groningen

De jury van Fairtrade Gemeente heeft het aanvraagformulier van de gemeente Groningen voor het behoud van de titel 2011 positief beoordeeld. De jury vindt dat Groningen nog steeds voldoet aan de zes criteria van de campagne. Onderstaand een uitgebreide reactie.

Aandachtspunten

Onderstaande aandachtspunten heeft de jury vorig jaar meegegeven aan de werkgroep van de gemeente Groningen:

- Zet een structureel initiatief op voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Groningen

Daarnaast formuleerde de werkgroep Fairtrade Gemeente Groningen zelf nog elf uitdagingen voor zichzelf om zich in 2010 op te richten. Dit waren:

- Meer ondernemers te informeren over fairtrade en hen te motiveren om fairtrade producten te gebruiken op kantoor;
- In Groningen een basisschool en een middelbare school te helpen om Fairtrade School te worden;
- De mogelijkheden verder te onderzoeken voor een Fairtrade Hogeschool of een Fairtrade Universiteit (RijksUniversiteitGroningen);
- Fairtrade als zichtbaar thema naar te zetten in het lokale duurzaamheidscentrum;
- Met het COS in het voorjaar van 2010 een debat te organiseren over fairtrade.
- Deelname aan de Fairtrade Week en de horeca betrekken in de Fairtrade Restaurant week
- Ambassadeurschap Fairtrade Gemeente naar andere gemeenten uit blijven dragen.
- Samenwerking met onder andere Ten Boer Millennium werkgroep en Twinning Town Oldenburg

Inzet werkgroep Fairtrade Gemeente Groningen in afgelopen jaar

Onderstaande tabel toont de reactie van de jury op de activiteiten van de werkgroep gedurende afgelopen jaar.

Reactie jury Fairtrade Gemeente	
Criterium 1: lokale werkgroep	Positief
Criterium 2: gemeentebeheer	<ul style="list-style-type: none"> - De werkgroep bestaat nog steeds uit een diverse groep. - Het nieuwe college heeft het behoud van de titel Fairtrade Gemeente expliciet opgenomen als onderdeel van het vierjarige college programma - De gemeente koopt nog steeds fairtrade in: voor wat betreft koffie, thee, overige catering en bedrijfskleding. De koffie is bovendien inmiddels naast fairtrade ook EKO gecertificeerd, en het aanbod van fairtrade fruit in de kantine is uitgebreid. - De gemeente steunt de campagne actief. Burgemeester Rehwinkel is een van de meest actieve

	<p>ambassadeurs van de campagne in Groningen en hij gaat regelmatig op pad om fairtrade en de lokale campagne te promoten. Bijvoorbeeld door winkels te belonen met een fairtrade sticker, fairtrade ijs te scheppen of een fairtrade plein te openen in een lokale supermarkt. Ook in de media van de gemeente is regelmatig aandacht voor fairtrade.</p>
<p>Criterion 3: winkels en horeca</p>	<p>Positief</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alhoewel Groningen de titel al twee jaar heeft, komen er nog steeds nieuwe winkels en horeca bij die fairtrade producten aanbieden. Het afgelopen jaar zijn er 7 nieuwe winkelverkooppunten en 7 nieuwe horecagelegenheden met fairtrade assortiment bijgekomen. - In 2010-2011 ontwikkelt Groningen een Green Route: een duurzame winkelroute met daarop ook verschillende winkels en horeca die fairtrade producten verkopen. Zo creert Groningen nog meer aandacht voor eerlijke producten onder het winklend publiek.
<p>Criterion 4: bedrijven en organisaties</p>	<p>Positief</p> <ul style="list-style-type: none"> - De werkgroep probeert het onderwijs steeds beter te betrekken bij de campagne. Het Gomarus College gebruikt inmiddels ook fairtrade producten. Daarnaast is de werkgroep actief om van de Hanze Hogeschool de eerste Fairtrade Hogeschool van Nederland te maken. Ook met de RUG en UMG lopen gesprekken om die instellingen ook warm te krijgen voor eerlijke handel. <p>Aandachtspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen het onderwijs (zowel lagere, middelbare als het hogere onderwijs) heeft de werkgroep het afgelopen jaar aandacht gevraagd voor fairtrade. Vooral de Hanze Hogeschool pakte hier actief op door. De jury moedigt de werkgroep aan om deze aandacht vast te houden en het onderwijs te blijven betrekken. Zo kan Groningen binnenkort ook een aantal Fairtrade Onderwijsinstellingen krijgen.
<p>Criterion 5: media-aandacht</p>	<p>Positief</p> <ul style="list-style-type: none"> - De werkgroep heeft een activiteitenkalender opgesteld. Het hele jaar door organiseerde de werkgroep publieksactiviteiten en dat leverde dus ook structurele media-aandacht op voor de lokale campagne Fairtrade Gemeente Groningen. - Via de vele media-aandacht weet Groningen ook het brede publiek op de hoogte te stellen van en te betrekken bij fairtrade. - De media-aandacht is niet alleen lokaal, maar zelfs landelijk. Ook waardeert de jury dat diverse bedrijven en organisaties in hun media aandacht vragen voor Groningen als Fairtrade Gemeente.
<p>Criterion 6: MVO</p>	<p>Positief</p> <ul style="list-style-type: none"> - De landelijke Fairtrade Gemeente draagt een aantal opties aan hoe je als gemeente invulling kan geven aan MVO. Groningen heeft gekozen om daar vier van op te pakken: Groningen stimuleert winkels om ook andere duurzame producten te verkopen, organiseert een debat over fairtrade, reikt een jaarlijkse MVO-award uit en heeft diverse eigen initiatieven in het leven geroepen.

	<p>- Groningen maakt de ambitie van Duurzame Stad waar. De gemeente heeft een subsidieregeling voor het MKB om een energiescan uit te voeren, winkeliers worden opgeroepen zoveel mogelijk hun winkelvloeren dicht te doen om warmte in de winkel te houden en inkopers uit Groningen kunnen deelnemen aan een duurzaam inkoopcongres.</p>
--	--

Geformuleerde uitdagingen voor komende jaar

Voor het komende jaar heeft de werkgroep Fairtrade Gemeente Groningen zeven nieuwe uitdagingen geformuleerd. Dit zijn onder andere:

- Grote instellingen betrekken bij fairtrade. Bijvoorbeeld bij twee nieuwe grote kennisinstellingen, zoals ROC Noorderpoort en Alfacollege, en daarnaast bij 2 tot 3 zorginstellingen.
- Het bedrijfsleven betrekken bij de campagne. Specifiek grote bedrijven (met meer dan 200 werknemers), zoals Gasunie, DUO (Dienst Uitvoerings Organisatie), en daarnaast door de Kamer van Koophandel informatie te laten verstrekken over fairtrade op de werkvloer.
- Aandacht voor fairtrade bij ondernemers vergroten. Bijvoorbeeld door meer horeca betrekken bij fairtrade, door bijvoorbeeld de Fairtrade Week Restaurant. En, door een focus op nieuwe fairtrade producten (non-food) bijvoorbeeld hotels te betrekken in de campagne.
- Basisonderwijs blijven betrekken bij fairtrade, met mogelijk een Fairtrade School als resultaat
- Specifieke PR-acties, zoals de lancering van een Fairtrade Routekaart, en het aansluiten bij het project Hoofdstad van de Smaak'.
- Ambassadeurschap blijven vervullen voor de campagne Fairtrade Gemeente en de subcampagnes.
- Bij het verduurzamen van evenementen in Groningen, ook actief aandacht vragen voor fairtrade

Algemene reactie jury Fairtrade Gemeenten

De jury van de Fairtrade Gemeente campagne is onder de indruk. Na twee jaar bewijst Groningen nog steeds de titel Fairtrade Gemeente waard te zijn. Groningen is niet alleen een voorloper in de campagne, maar draagt ook nog actief dit ambassadeurschap uit. De werkgroep Fairtrade Gemeente Groningen heeft ieder jaar ambitieuze plannen, en maakt deze ook waar. De inzet en betrokkenheid van de burgemeester en actieve ambtenaren steken de rest van de gemeente aan. De afgelopen periode heeft werkgroep Fairtrade Gemeente Groningen nog meer mensen bewust gemaakt van en betrokken bij eerlijke handel.

De werkgroep heeft het aandachtspunt van de jury en de zelf geformuleerde uitdagingen in 2010 actief opgepakt. De jury kan daarom ook niet anders dan waardering uitspreken en daarnaast de werkgroep aanmoedigen om deze positieve energie en inzet vast te houden. De werkgroep heeft zelf voor het komende jaar nieuwe uitdagingen geformuleerd. De jury juicht deze van harte toe en kijkt enthousiast toe hoe de werkgroep deze uitdagingen op gaat pakken. De jury van de Fairtrade Gemeente campagne stelt het op prijs dat Groningen het ambassadeurschap van Fairtrade Gemeente uitdraagt en andere gemeenten helpt om ook deze eervolle titel te behalen. De jury hoopt dat de werkgroep haar ambitieuze plannen voor 2011 waar kan maken en zich het komende jaar met evenveel enthousiasme zich wil hardmaken voor de ontwikkeling van boeren en producenten in ontwikkelingslanden.

Namens de jury van Fairtrade Gemeenten:

Jan Pronk (voorzitter), Natasja van den Berg, Peter d'Angremond, Sybren de Hoo, Agnes Jongerius, en Prof. Dr Ruedr Ruben.

Collegebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

**FAIRTRADE
GRONINGEN**

Kalender Fairtrade 2010

**FAIRTRADE
GRONINGEN**

Maand	Dag	Onderwerp	Activiteit	Uitvoering	Deelnemers: voor wie
Januari	20	Projectenparade Nieuwegein	Presentatie op bijeenkomst van gemeenten, Stimulanz	MD	Vertegenwoordigers van gemeenten
Februari	18	Opening Duurzaamheidscentrum	Openingstentoonstelling oa thema Fairtrade voeding	MD en Duza centrum	Burgers
Februari	19	Eerste Fairtrade sticker 2010	Burg. P. Rehwinkel plakt sticker bij Schlaman	MD-BSD PMOG	PG-leden Jos Schlaman Klanten
Februari	15	Sluiting Fairtrade Wedding	Sluiting inschrijving Metro-actie	Max Havelaar	Burgers
Februari	27	Verkiezingsfestival	Presentatie Fairtrade Gemeente	MD-BSD	Burgers
Maart	09	5 ^e Titel Fairtrade Gemeente	Feestelijke uitreiking titel gemeente Houten & Meppel.. Felicitaties door Rehwinkel per web-cam / skype	MD-BSD Landelijke Stuurgroep	Projectgroep, burgers
Maart	19	Nederland DOET.NL	Fairtrade campagne op 8 VO-scholen	W. Gansfortcollege	L1 Wessel Gansfortcollege
Maart	nntb	Afstudeerwerkstuk	Presentatie bevindingen onderzoek FT mogelijkheden Hanze Rug UMCG	PG Annelies Kuijpers	Projectgroep
April	22 (25)	Dag van de Aarde	De Poort, Centrum voor Spiritualiteit Lezing over Groningen als Fairtrade stad	Jannie Visscher	Genodigden
Mei	05	Bevrijdingsfestival	Stadspark kraam	Wereldwinkel	Festivalgangers
Mei	08	World Fairtrade Day	Fairtrade ijs op Grote Markt	Gemeente Burg. Rehwinkel	Burgers
Mei	08	World Fairtrade Day	Fairtrade proeverij & tentoonstelling duza centrum	Duurzaamheids centrum	Bezoekers
Mei	08	World Fairtrade Day	Fairtrade Wedding	Max Havelaar Metro	Burgers
Mei	18	Fairtrade debat Dwarsdiep	Debat	COS	Ondernemers
Mei	23	Flyering Fairtrade campagne	Nacht van de Fooi 130 ondernemers	7 Studenten	Horecabezoekers
Juni		Bezoek Duza centrum	Sarath Ranaweera ambassadeur The d'Origen Sri Lanka	Anke van Duuren	WW, Duza centrum
Juni	30	Stand FNV	Campagnemateriaal FT campagne horeca en scholen	FNV	Deelnemers congres
Juli	08	Fairtrade Plein	Opening Jumbo de Beren, Etiquable assortiment	Jumbo Burg. P. Rehwinkel	Klanten
Juli-Aug	---	Campagne FT Hogeschool	Werkgroep formeren & communicatieplan opstellen	A. Bos HHG A. Lindeman	Studenten Werknemers/docenten
Aug.	17	Fairtrade sticker	Kindertuin Paddepoel	Anke van Duuren	Kinderen basisschool
Aug	19-29	Noorderzon	Noorderzon festival, Fairtrade producten + educatieve activ.	Noorderzon organisatie	Burgers
Aug		KEI-week	Verkoop Fairtrade ijs, opbrengst voor Beatrix Ziekenhuis	Kei-organisatie	Nieuwe studenten
Septem ber	13	Kick Off Hanze Hogeschool	Campagne werven van studenten voor wg en activiteiten	Hanze & Gem. werkgroepen	Studenten
Sept	18	Inspiratiebijeenkomst	Inspiratiebijeenkomst	Landelijke campagne	Stuurgroepleden en

Collegebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

			wergroepen	te Zeist	wergroepen
Sept	19-21	ETFAM *	Fairtrade Handelsbeurs	Eindhoven	Ondernemers
Oktober	18	Fairtrade proeverij	Hanos	Hanos & II Noorderpoort	Horeca ondernemers
Oktober	13	Presentatie LvdO- projecten	Het Faire Noorden	COS	Subsidieverstrekkers
Oktober		FT-week Landelijk	Diverse activiteiten landelijk	FT-campagne* i.s.m. Sligro	Horeca Consumenten Horeca Ondernemers
	21-30		- Workshops		
	21-30		- Fair-wissel actie	Brief burg. P. Rehwinkel	
	26		- Fairtrade Restaurant week		Bedrijfspersoneel Consumenten Supermarkten
	21-30		- Fair@work Award		Alle huishoudens in Nederland
	nntb		- Actie op de winkelvloer	Foto projectleider uit Groningen	550.000 Schoolkinderen
Novem ber	21 1 t/m 5		- Huis aan huis Fairwissel krant		
			- Nationaal FT Schoolontbijt		
Oktober	27	Inspiratiebijeenkomst	FT campagnes Hogescholen en Universiteiten	FT landelijke campagne	Werkgroep Hanze Hogeschool
Oktober		FT-week Lokaal	Divers activiteiten lokaal		Bezoekers Bezoekers Horecaondernemers e.a. Bezoekers Bezoekers
	5 t/m 31 30		- FT tentoonstelling	DCG, opening door burg. P. Rehwinkel	
	21-30		- Kookworkshops	DCG & bibliotheek	
	21-30		- Ansichtkaarten actie FT koken	COS & bibliotheek	
			- Proeverij consumenten	DCG & bibliotheek	
			- Duza borrel of High Tea in duza centrum	DCG & SG FT & Jumbo	Ondernemers alle branches
			- Stickers voor nieuwe horeca-ondernemers in de FT campagne	Burg. P. Rehwinkel	
Novem ber	18	Congres duurzaaminkopen	Duurzaam Zernike	NLA Werkgroep Duurzaam Zernike	Inkopers van RUG en HH

* Dit jaar organiseren Stichting Max Havelaar, Fair Trade Original en de Landelijke Vereniging van Wereldwinkels de Fairtrade Week. Dit doen zij binnen hun samenwerking met de Nationale Postcode Loterij

DCG = Duurzaamheidscentrum Groningen

SG = Stuurgroep

FT = Fairtrade

Collegebrief - Verlenging titel Fairtrade.gr11.2564488pdf

Fairtrade Gemeente p/a Landelijke Vereniging van Wereldwinkels
Randweg 8, 4104 AC Culemborg +31 (0)345 47 92 50
info@fairtradegemeenten.nl www.fairtradegemeenten.nl

**FAIRTRADE
GEMEENTE**

Groningen koploper in fairtrade

1 maart 2011

Voor de derde jaar op rij mag Groningen zich een Fairtrade Gemeente noemen. Het is de eerste keer dat een gemeente in Nederland deze titel voor de derde keer bevestigt. Het hele jaar door melden nieuwe Groningse bedrijven en winkels zich als enthousiaste fairtrade gebruikers en verkopers. Burgemeester Rehwinkel promoot eerlijke handel als ware ambassadeur. En vrijwilligers betrekken mensen in, maar ook buiten Groningen bij het concept fairtrade. Een onafhankelijke jury onder leiding van Jan Pronk oordeelde daarom dat Groningen de titel met eer mag blijven dragen. In totaal zijn er in Nederland inmiddels dertien Fairtrade Gemeenten.

De jury oordeelt dat Groningen nog steeds aan de zes campagnecriteria van Fairtrade Gemeente voldoet. Vorig jaar gaf de jury Groningen een aantal uitdagingen mee. Bijvoorbeeld door meer aandacht te vragen voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen bij het bedrijfsleven. Groningen pakte deze uitdagingen met beide handen aan en stimuleerde winkels om duurzame producten te verkopen, organiseerde een debat over fairtrade, en reikte een MVO Award uit aan de meest betrokken ondernemer.

De inwoners van Groningen krijgen ook het komende jaar weer veel te horen, te zien en te proeven op het gebied van fairtrade. De gemeente wil diverse onderwijsinstellingen de titel Fairtrade School laten verdienen. Ook gaan vrijwilligers zich inzetten om meer grote bedrijven en ook zorginstellingen te verbinden aan de lokale campagne. Tenslotte brengt Groningen het thema fairtrade duidelijk naar voren bij activiteiten rondom Groningen, Hoofdstad van de Smaak 2011.

Over Fairtrade Gemeente

'Fairtrade Gemeente' is een eervolle titel die aangeeft dat de plaatselijke gemeenschap bijzonder veel aandacht besteedt aan fairtrade. Een gemeente kan de titel verdienen als ze aantonen dat zij aan zes campagnecriteria voldoen. Een onafhankelijke jury onder leiding van Jan Pronk beoordeelt of gemeenten voldoen aan deze criteria. Inmiddels dragen dertien gemeenten de eervolle titel en zijn nog eens bijna zestig gemeenten aan de slag om deze titel te verdienen. De Fairtrade Gemeente campagne in Nederland is een initiatief van de Landelijke Vereniging van Wereldwinkels, Stichting Max Havelaar, en ontwikkelingsorganisatie ICCO.

Jury

De jury van de Fairtrade Gemeente campagne bestaat naast voorzitter en oud-minister voor ontwikkelingssamenwerking Jan Pronk uit: Agnes Jongerius (voorzitter FNV), Natasja van den Berg (auteur van het boek 'Praktisch idealisme'), Ruerd Ruben (hoogleraar ontwikkelingseconomie aan de Radboud Universiteit Nijmegen), Sybren de Hoo (hoogleraar MVO aan de Vrije Universiteit en Universiteit van Maastricht), en Peter d'Angremond (directeur Stichting Max Havelaar). De breed samengestelde jury is verantwoordelijk voor het beoordelen en toekennen van aanvragen voor de titel Fairtrade Gemeente.

Noot voor de redactie (niet voor publicatie)

Meer informatie over de Fairtrade Gemeente campagne: www.fairtradegemeenten.nl

Voor informatie over de campagne in Groningen, kijk op <http://gemeente.groningen.nl/fair-trade>

Voor vragen over Groningen als Fairtrade Gemeente kunt u contact opnemen met Miel van de Zande, woordvoerder bij de gemeente Groningen. Zij is bereikbaar op het nummer 06 51 59 57 86 of via Miel.van.der.Zande@groningen.nl

Voor vragen over Fairtrade Gemeenten algemeen kunt u terecht bij Mélinna Choo, campagnecoördinator van de Fairtrade Gemeente campagne. Zij is bereikbaar bij de Landelijke Vereniging van Wereldwinkels op het nummer 0345 - 47 92 50 of via mchoo@fairtradegemeenten.nl

Bijlage - Brief en brochure Milieudefensie 12-04-2011

Milieudefensie. Een wereld te winnen.

12 APR 2011



Gemeenteraad Gemeente Groningen
Postbus 30026
9700 RM Groningen

FRIENDS OF THE EARTH NETHERLANDS
POSTBUS 19199
1000 GD AMSTERDAM
T 020 6262 620 · F 020 5507 310
SERVICE@MILIEUDEFENSIE.NL
WWW.MILIEUDEFENSIE.NL
REKENINGNUMMER 18650

Betreft: Raadsadres duurzaam inkoopbeleid hout

Amsterdam, 7 april 2011

Geachte leden van de Raad,

Hierbij ontvangt u het rapport 'Van oerwoud naar overheid', met daarin de resultaten van een onderzoek naar het gebruik van duurzaam hout in bouwprojecten van de overheid, dat Milieudefensie tussen augustus en december 2010 heeft uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er de afgelopen jaren bij de diverse overheden weliswaar vooruitgang is geboekt bij het inkopen van duurzaam hout, maar dat de Rijksoverheid en de door Milieudefensie onderzochte gemeenten de doelstellingen van het beleid voor 2010 (100 % duurzaam inkopen voor de Rijksoverheid en 75 % voor gemeenten) bij lange na niet halen.

In het rapport zijn in totaal 56 bouwprojecten van de overheid onder de loep genomen, waaronder 26 gemeentelijke projecten. Slechts bij 35 % van de onderzochte gemeentelijke projecten bleek hout ingekocht te zijn dat voldoet aan de criteria die in het beleid voor duurzaam inkopen zijn vastgelegd. Hoewel er gelukkig ook inspirerende voorbeelden zijn van gemeenten waar het wél goed gaat, vindt Milieudefensie de uitkomsten van het onderzoek verontrustend.

Mogelijk ligt ook in uw gemeente het duurzaam inkoop beleid voor hout niet op schema. Wij roepen u daarom door middel van dit raadsadres op om de voortgang van het beleid in uw gemeente – met behulp van het door Milieudefensie gepubliceerde rapport en de daarin opgenomen aanbevelingen – onder de loep te nemen en in de Gemeenteraad te bespreken.

Jaarlijks verdwijnt wereldwijd 13 miljoen hectare bos. Dat is een gebied zo groot als drie keer Nederland. Bossen zijn essentieel voor de biodiversiteit en voor een gezond klimaat. Koolstof wordt vastgelegd in bossen, waardoor het CO₂ gehalte in de atmosfeer vermindert en het broeikaseffect afneemt. Ontbossing is verantwoordelijk voor 12 procent van de mondiale emissies van CO₂. Dat is meer dan dan de uitstoot van alle auto's, boten, treinen en vliegtuigen bij elkaar opgeteld. Niet voor niets is 2011 door de Verenigde Naties uitgeroepen tot het internationale jaar van het bos.

Wij roepen u op zich bij de oproep van de Verenigde Naties aan te sluiten. Door alleen duurzaam hout (dat wil zeggen met een keurmerk van FSC of gelijkwaardig keurmerk) in te kopen kunt u een waardevolle bijdrage leveren aan het tegengaan van de schadelijke gevolgen van ontbossing voor mens en milieu.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, neemt u dan contact op met de Servicelijn van Milieudefensie: 020 6262 620.

Hoogachtend,

Anouk van Baalen, MSc
Inhoudelijk medewerker bossen
Vereniging Milieudefensie



Van oerwoud naar overheid

brochure
(24 pagina's)
in visietrommel!

Een onderzoek naar duurzaam houtgebruik in bouwprojecten van de overheid
April, 2011



Milieudefensie. Een wereld te winnen.



11-06-15-B&V-Lijst ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 15 juni 2011

Collegebrieven

1.	28 april 2011	Monitor Reiniging 2010 + rapport (p. 1-32)	(dagmail 28/4)
2.	29 april 2011	Voorontwerp-bestemmingsplan Oostelijke ringweg, Beijum-Zuid + voorontwerp bestemmingsplan (47 p's) + bomeneffectanalyse Beijum-Zuid (rapport 26 p's)	(dagmail 29/4)
3.	10 mei 2011	Ontwerp-bestemmingsplan 'RegioTram – tracédelen I en II' + ontwerp bestemmingsplan (44 p's)	(dagmail 11/5)
4.	13 mei 2011	Beheerplan Stadspark + bijlage A: Beleidskaders, beleidsvisies, huidige kwaliteiten, kansen en knelpunten (syllabus: 170 p's) + bijlage B: Beheervisie, streefbeelden, kwaliteitsniveaus en kosten (map: 155 p's)	(dagmail 17/5)
5.	13 mei 2011	Afronding onderzoek geluidssituatie A7	(dagmail 17/5)
6.	19 mei 2011	Lange termijn agenda en toezeggingen (B&V, weth. Dekker)	(Griffiemail 25/5)
7.	26 mei 2011	Fietsparkeren bij bushaltes verbeteren (+ Projectofferte)	(dagmail 26/5)
8.	26 mei 2011	Vrijstelling parkeernorm Vinkhuizen	(dagmail 26/5)
9.	26 mei 2011	Beantwoording vragen RegioTram n.a.v. commissie B&V	(dagmail 26/5)

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Overige stukken

1.	5 mei 2011	Brief mw. W. Naaijer namens de ondernemersvereniging Ebbingekwartier over de gevolgen van de tram i.s.m. andere verkeerskundige veranderingen voor het Ebbingekwartier	
2.	11 mei 2011	Advies Ombudsman parkeersituatie Kop van Oost (thans op de agenda, B4)	
3.	19 mei 2011	Brief mw. M.G. Doppenberg (bezoekersparkeren Stoker en Brander). N.B.: mw. Doppenberg gaat ook gebruik maken van inspraakrecht op wo 15/6.	
4.	16 mei 2011	Financiële ondersteuning bruisende binnenstadseventen (mw. Pasma namens Topsport Noord Nederland enz in de commissie van 18/5)	
5.	20 mei 2011	Betog mw. Pasma namens Topsport Noord Nederland enz. in de commissie van 18/5 (betreft brief die in de commissie werd voorgezeten)	(Griffiemail 20/5)

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

11-06-15-B&V-tn 15 juni.doc

B&V-verslag 18 mei

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.:
Datum: 18 mei 2011
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 16.40 – 18.45 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter, Stadspartij), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), mevr. G.E.J. van der Meulen (D66), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (Partij voor de Dieren)

Namens het college: mw. C.T. Dekker, mw. J.A. Visscher

Namens de griffie: dhr. J. Dekker (commissiegriffier)

Insprekers: dhr. Kuil (Kuil Banden), mw. Pasma (Topsport Noord-Nederland en stichting Atletiekevenementen Groningen)

Afwezig met kennisgeving: J. Spakman (PvdA), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij)

Verslag: mevrouw N. Bottenbley (Notuleerservice Nederland)

ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet iedereen welkom.
- De heer Van der Veen komt een half uurtje later.
- De heer Spakman heeft zich afgemeld.
- Iedere fractie heeft 7 minuten spreektijd. Het college heeft 30 minuten.

Mededelingen college

Wethouder Visscher

- Toont een miniatuurkabelbaantje dat zij in ontvangst mocht nemen in de wijk Drielanden waar een lastige discussie heeft gespeeld over de speelkabelbaan. Het probleem is opgelost.

Wethouder Dekker

- Zegt dat zij een mededeling wilde doen over het parkeerbedrijf. De voorzitter wil dat echter niet. Zij legt dit nogmaals voor aan de vergadering, want de informatie moet gegeven worden.
- De wethouder is druk bezig met het masterplan Duurzaamheid. In juni wil zij door middel van een presentatie de commissie op de hoogte brengen.
- Op de lijst van ingekomen stukken is een aantal onderwerpen is niet geagendeerd. De wethouder gaat ervan uit dat de commissie dus akkoord gaat en geen bezwaren heeft. Het betreft o.a. de tramstukken. De wethouder wil wel voor de zomer nog over de aanbestedingsleidraad spreken met de commissie en met de tramorganisatie.
- LTA. Het stuk Duurzame Mobiliteit 2011-2020 moet volgende week vrijdag op de bus. De wethouder wil de opmerkingen van vanavond erin meenemen. Ze vraagt daarom voor deze keer om een termijn van 10 dagen in plaats van 16 dagen.

Voorzitter

- Een vertrouwelijke mededeling is altijd mogelijk, maar het gaat hier om een presentatie van een kwartier buiten de vergadering. Vandaar haar besluit om het dit keer niet te doen. Een korte mededeling kan altijd.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Stelt wel prijs op een presentatie.

Dhr. De Rooij (PvdA)

B&V-verslag 18 mei

- Stelt eveneens prijs op een presentatie.

Er wordt besloten om de agenda tot 18.45 uur af te werken en daarna de presentatie te laten houden.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt om de regiotram ook op de agenda te plaatsen de volgende keer. Het gaat om dat wat in de Staten besproken is en de aanbestedingsleidraad.

A.2. Vaststelling agenda

De voorzitter

- De volgorde van de agenda wordt enigszins gewijzigd omdat wethouder Dekker eerder de vergadering moet verlaten. De volgorde is nu als volgt:
B1. Staat V (collegebrief 23 maart 2011)
B2. Leefbaarheid Noorderplantsoen (collegebrief 3 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)
B3. Evenementenprogramma Binnenstad Groningen 2011-2012 (collegebrief 10 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)
B4. Schriftelijke reacties van fracties op nota Duurzame Mobiliteit + mail commissielid Jongman (CU) d.d. 19-04-2011
B5. Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp voortgang RSP/REP (Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programma) (op verzoek van de Stadspartij, met bespreekpunten)

Dhr. Dijk (SP)

- In een mailtje stond dat hij samen met de PvdA punt B3 had geagendeerd, maar dat is niet voor deze commissie bedoeld, maar voor de commissie Werk en Inkomen.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil in het kader evenementenbeleid de koopnachten hier niet bespreken, maar ziet graag dat dat punt opschuift naar de commissie Werk en Inkomen.

De vergadering gaat akkoord met deze wijzigingen.

A.3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks).

- LTA. Vraagt aan het college om de openstaande vragen na het actualiteitendebat van vorige week over de Kastanjes en de Singels nog te beantwoorden.
- Lijst moties en toezeggingen:
 - Motie 1. De klimaatop staat voor juli. Spreker is benieuwd naar de organisatie hiervan.
 - Punt 8. Spreker wil weten hoe het staat met de toezegging over het stadsstrand Euroborg.

Dhr. Seton (CDA)

- Wil het rapport van de Ombudsman bespreken, eventueel op de volgende vergadering.

Wethouder Visscher

- LTA nummer 31. De wethouder meldt dat de jaarrekening van de ARCG 2010 op 16 juni geagendeerd zou worden, maar dat gaat niet lukken. Zij wil de jaarrekening en de begroting in de zomer naar de commissie sturen en dan na de zomervakantie vaststellen.
- De toezegging over het biogas is al eerder beantwoord en kan dus van de lijst.
- Ad 11. Dierenwelzijn. Daar krijgt de commissie binnenkort een reactie op.
- Ad 15. De evaluatie van de warenmarkt is voorgelegd aan de centrale vereniging van ambulante handel. Deze beraadt zich erop.
- Ad 16 en 17. Noorderplantsoen. Komt in deze vergadering aan de orde.

B&V-verslag 18 mei

- De wethouder zegt een schriftelijke reactie toe op de vragen die gesteld zijn in het actualiteitendebat. De commissie mag dit binnen een maand tegemoet zien.
- Op de vraag over de klimaatop komt de wethouder terug bij de presentatie over Duurzaamheid.

A.4. Conformstukken

Er zijn geen conformstukken.

A.5. Rondvraag

Inspreker dhr. Kuil (Kuil Banden)

- Woont in Engelbert. Door het plan Meerstad en de 30 km-zone komt zijn bedrijf in het nauw. Eerder al is in 2007 aan de Olgerweg een tunneltje onderdoor gemaakt waardoor mensen met een caravan of trailer er niet meer langs kunnen. Nu wordt er een 30 km- zone gemaakt met elf vluchtheuvels. Hij begrijpt dat er iets gebeuren moet, maar vindt de maatregelen te drastisch.
- In het masterplan is ook een parallelweg opgenomen, die in 2010 zou worden aangelegd langs zijn bedrijf. Hij heeft toestemming gekregen om zijn bedrijf op die weg aan te sluiten. Maar de weg komt er maar niet en hij krijgt geen antwoord op zijn vragen. Spreker vraagt wat er voor hem gedaan kan worden.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Wil dat het college op beide punten van de heer Kuil reageert.

Dhr. De Rooij (PvdA)

- Sluit zich aan bij mw. Jongman.

Dhr. Seton (CDA)

- Sluit zich ook aan bij mw. Jongman.
- Wil weten of er een afweging is gemaakt ten aanzien van de gevolgen voor ondernemers van de 30 km-zone.

Wethouder Dekker

- Aan de vergunning aan de heer Kuil voor uitbreiding van zijn bedrijf was geen voorwaarde gekoppeld van de zuidelijke ontsluiting. De zuidelijke ontsluiting stond in de plannen maar door de recessie is die naar de toekomst verschoven.
- De commissie heeft in 2009 gekozen voor het 30 km-regime. Bij de maatregelen is rekening gehouden met vrachtverkeer: er komen daarom lagere drempels. De wethouder ziet wel in dat het verkeer er hinder van zal ondervinden, maar het betekent niet dat bedrijven onbereikbaar zijn. Het verkeer moet wel langzamer rijden.
- De vraag is: wat is belangrijker? Verkeersveiligheid of het voorkomen van overlast voor bedrijven?

Dhr. De Rooij (PvdA)

- Kan de wethouder volgen, maar als je alles bij elkaar optelt is het inderdaad behoorlijk lastig geworden voor de heer Kuil.
- Vraagt of de wethouder nog een gesprek met de ondernemer kan aangaan om te zien wat er te doen is.

Wethouder Dekker

- Is bang om extra verwachtingen te wekken. Zij kan de heer Kuil niet veel bieden. Zij kan de 30 km-maatregel niet intrekken.

Mw. Koebrugge (VVD)

- Wijst erop dat bij de ondernemer de verwachting was gewekt dat hij kon gaan uitbreiden.

Wethouder Dekker

- Wil een gesprek aangaan, maar denkt niet dat ze een oplossing heeft. Ze wil best naar alternatieven kijken, maar ze heeft er geen gehoord, noch van de commissie, noch van de inspreker.

B&V-verslag 18 mei

De voorzitter

- Vraagt de commissie om input voor dit punt mee te geven aan de wethouder.

Vervolg Rondvraag.

Mw. Rademaker (SP)

- Wijst op een artikel in het Dagblad van het Noorden over de W.A. van Lieflandschool aan de Canadalaan die daar weggaat. Er wordt al jarenlang gesproken over een veilige schoolomgeving. Ze vraagt of dit consequenties heeft voor de overblijvende scholen.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt of het zin heeft om de maatregelen te nemen nu de W.A. van Lieflandschool weggaat.
- Ze kreeg een melding over de Driebondsweg. Het lijkt wel alsof de werkzaamheden daar in een verkeerde volgorde zijn verricht. Eerst zijn de fietspaden aangelegd. Nu wordt er een tunnel aangelegd. Heeft dat geen dubbele kosten tot gevolg?
- Spreekster wil weten wanneer de bomen aan de Concourslaan komen en waarom het zo lang duurt.

Dhr. De Rooij (PvdA)

- De toegang van de taxistandplaats naar het station is slecht aangegeven voor blinden en slechtzienden. Spreker vraagt of de wethouder hier iets aan kan doen.

Dhr. Dijk (SP)

- De speciale ov-chipkaart voor blinden en slechtzienden is alleen te verkrijgen bij Arriva en niet bij Qbuzz. Waarom is dat zo en kan het wel mogelijk gemaakt worden?

Wethouder Dekker

- Komt schriftelijk terug op de vraag over Qbuzz en de vraag over de blindengeleidestrook.
- Wat de scholen betreft, er blijven twee scholen over. De plannen moeten dus doorgang vinden, maar moeten mogelijk op onderdelen aangepast worden.
- Naar aanleiding van de vraag over het afstemmen van werkzaamheden aan de Driebondsweg. Dat lijkt inefficiënt maar is niet het geval. Het gaat erom dat de faunatunneltjes op een speciale manier gegraven moeten worden. Er is goed over nagedacht en over de gekozen volgorde. Die had ermee te maken dat de onbereikbaarheid niet langer hoefde te duren dan nodig.

Wethouder Visscher

- De bomen aan de Concourslaan zouden afgelopen najaar geplant worden, maar dit heeft vertraging opgelopen; de Nutsbedrijven hadden meer tijd nodig. Het is nu wachten tot het volgende plantseizoen dit najaar.

B. INHOUDELIJK DEEL

B1. Staat V (collegebrief 23 maart 2011)

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Heeft uit rapporten van de ANWB gehoord dat veel PenR-gebieden niet voldoen, niet goed bereikbaar zijn, dat er weinig openbaarvervoeraansluiting is, enz. Ook Groningen doet het slecht volgens de rapporten. Hij wil weten of de wethouder hiervan op de hoogte is.
- Bij de PenR van Hoogkerk was toegezegd dat er ijsvogelwanden en zwaluwwanden zouden worden aangebracht, maar die zijn er nog niet.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Rondom het fietsbeleid is een aantal zaken afgerond. Vraagt wat we doen nu alle budgetten zijn afgerond.
- Ten aanzien van de fietsvriendelijke verkeerslichten vindt spreker dat er kruispunten zijn die nog verbeterd zouden moeten worden, namelijk Stationsweg – Hereweg, Stationsweg – Zuiderweg, Griffeweg – Sontweg. Hij vraagt of het college hier aandacht aan wil besteden.

B&V-verslag 18 mei

Dhr. Evenhuis (VVD)

- Ten aanzien van de Parkeergarage Damsterdiep liep er een procedure tegen Strukton. Spreker vraagt zich af of het wel goed is om altijd de advocaat van eenzelfde instelling te benaderen. Misschien moet er eens in een grotere vijver gevist worden.
- Zijn partij is positief over verkeersveiligheidsmaatregelen bij scholen.
- Spreker wil het op de volgende vergadering over de tram hebben omdat het college van GS onduidelijk was over de tweede fase van de tram. Is daar nu duidelijkheid over?
- Doorstroom Laan Corpus den Hoorn – Ketwich Verschuurlaan is nog steeds een knelpunt. Wanneer is er een oplossing?

Dhr. Seton (CDA)

- Het laatste stukje OV-as is krap omdat er een strakke deadline is. Er is geen schriftelijke bevestiging van. Zijn we op schema?
- Ten aanzien van de tram heeft spreker dezelfde vraag als de heer Evenhuis.
- Als de parkeergarage Damsterdiep medio 2012 klaar is, wat betekent dat voor de planning van het Forum? Gaan we al dan niet in beroep tegen de uitspraak?
- Aanpak scholenomgeving. Hoe loopt de communicatie tijdens het proces, vindt er terugkoppeling plaats en doen we wat de wijk wil?
- Spreker ziet geen beweging in de reconstructie van knooppunt Noordelijke en Westelijke Ringweg. Is de einddatum in 2011 wel realistisch?

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Hoe wordt het weerstandsvermogen verkeer- en vervoersprojecten hier berekend?
- De fietsvriendelijke verkeerslichten functioneren soms niet naar behoren.
- Wat is rondom PenR Zernike de stand van zaken? Wanneer wordt de discussie over het al dan niet kiezen voor een gebouwde voorziening gehouden?
- Spreker vraagt toelichting van de wethouder op de stand van zaken Zuidelijke Ringweg

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt of de HOV-as gaat lukken. Wil de brief op de ingekomenstukkenlijst agenderen.
- Er kunnen in 2010 maar 10 toegankelijke haltes worden gerealiseerd en er wordt in 2011 opgeschaald naar 80. Vraag: zijn dezelfde hobbels als in 2010 niet ook in 2011 te verwachten?
- Mensen met rolstoelen blijven aan de kant staan. Je kunt de haltes wel aanpassen maar spreekster vindt dat chauffeurs ook hun gedrag moeten aanpassen.
- Parkeergarage Damsterdiep. Spreekster vraagt of de raad bij de volgende stap kan worden meegenomen. De gemeente is in het tussenvonnis in het ongelijk gesteld. Op basis waarvan kunnen wij wel in het gelijk gesteld worden?

Mw. Rademaker (SP)

- Wijst op een motie over het Sontwegtracé waar de wethouder op terug zou komen.

Wethouder Dekker

- Wijst erop dat er veel inhoudelijke vragen gesteld zijn terwijl het hier gaat om een financiële beantwoording. Ze zal zich tot de financiële vragen beperken.
- HOV-west: volgende week zal er een brief liggen van het college waarin de raad geïnformeerd wordt hierover. De wethouder zal proberen uitstel te krijgen, het wordt spannend. De gemeente dreigt tegen een overschrijding aan te lopen.
- PenR wordt onder Duurzame mobiliteit behandeld.
- Voor de kwestie Damsterdiep is er een gespecialiseerde advocaat ingeschakeld en niet een stadsadvocaat.
- De wethouder spreekt maandag over het Sontwegtracé in haar PO. De motie moet nog uitgevoerd worden. De commissie wil dat voor alles wat boven de 5 miljoen uitkomt er een second opinion wordt gevraagd. De wethouder komt daarop terug.
- Over de Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg wil de wethouder hier niet spreken. Dit is een verantwoordelijkheid van het college.
- Ten aanzien van de scholen. Het project kost veel geld omdat er heel langdurig met iedereen gecommuniceerd moet worden. Op Selwerd kan de wethouder hier niet specifiek ingaan. Op verdere bijzonderheden komt ze naderhand terug.

B&V-verslag 18 mei

- Ten aanzien van de doorstroming Laan Corpus den Hoorn – Ketwich Verschuurlaan: De nota komt over acht dagen in het college en dan bij de raad.
- Over de teksten van de tram is in regionaal overleg gesproken. Er lag een tekstvoorstel van de provincie waar men niet enthousiast over was. Dit stuk moet nog geamendeerd worden en dan komt het naar de raad.
- Wat de ijsvogelwand en de zwaluwenwand van het transferium Hoogkerk betreft, gaat de wethouder ervoor zorgen dat die gerealiseerd worden. De heer Kelder krijgt een schriftelijke reactie.
- De knoop in de Noordelijke-Westelijke Ringweg is tijdelijk verlengd. Op dit moment wordt er in de provincie gesproken over de afronding die in 2011 zou moeten plaatsvinden.

B2. Leefbaarheid Noorderplantsoen (collegebrief 3 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)

Dhr. Moes (PvdA)

- Had een meer over samenhangende langetermijnvisie voor het Noorderplantsoen verwacht.
- Ziet het Noorderplantsoen zelf het als een veelzijdige ontmoetingsplek voor alle Stadgers met de elementen natuur, recreatie en evenementen.
- Is minder positief over de slagen om de arm over de toiletvoorzieningen. Er is veel geprobeerd in het verleden, wat spreker betreft moet er nu een oplossing komen, bij voorkeur niet een permanente.
- De proef met graszoden in plaats van inzaaien is goed geslaagd, maar kost 40.000 euro meer bij herstel na het Noorderzonestival. Spreker is het ermee eens dat de meerkosten onder te brengen zijn bij de organisatoren daarvan.

Mw. Koebrugge (VVD)

- Heeft eerder gewezen op alternatieven om het zwerfafval op te halen, bijvoorbeeld door de earth cleaner. Het is een slim systeem waarbij burgers door middel van een smart phone bijvoorbeeld een foto op kunnen sturen.
- Stelt voor om als gemeente Groningen mee te doen aan de landelijke lancering van 15-19 juni.

Mw. Van der Meulen (D66)

- Vraagt aandacht voor het tijdstip van de ophaalrondes en pleit voor maatwerk. Als de meeste bezoekers na 15.00 uur komen, moet de ophaalronde ook na 15.00 uur plaatsvinden.
- Om de leefbaarheid te bevorderen in het Noorderplantsoen moet men verder kijken dan alleen afval. Spreekster wijst op het idee voor een toilet gekoppeld aan een kiosk. Ze stelt de wethouder voor om hierover te brainstormen met alle duurzame ondernemers en met een creatieve oplossing te komen.

Dhr. Dijk (SP)

- Sluit zich, wat de graszoden van het Noorderplantsoen betreft, aan bij de mening van dhr. Moes.
- Het is belangrijk dat de afvalbakken geledigd worden, het liefst in het zicht.
- Wijst op een plan van de jongeren van Puur Politiek die wilden gaan schoonmaken in het Noorderplantsoen. Is bereid daaraan mee te werken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Is het ermee eens dat dit gebied gemarkeerd moet worden als een speciaal gebied. Hij hoort daar graag meer over.
- Sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Van der Meulen over het moment van opruimen van het afval.
- Vindt een publiek toilet een goed idee en verwijst naar het idee van de bewoners om er een kiosk van te maken.

Dhr. Seton (CDA)

- Vindt dat er altijd geld nodig is voor het schoonmaken. Je kunt de mensen zelf laten schoonmaken, maar je blijft zelf verantwoordelijk en moet voldoende geld daarvoor vrijmaken.

B&V-verslag 18 mei

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Is blij met de brief.
- Er is gezegd dat er niet veel gebruik gemaakt wordt van de glasbak. Hij heeft zelf nog nooit een glasbak gezien. Het moet duidelijk zijn dat die er zijn. Hij is blij met de afvalbakken.
- Het verhaal over de overlast van loslopende honden vindt hij een eenzijdig verhaal.
- Het is spreker een doorn in het oog dat het gras aan de oevers elke twee weken plat gemaaid wordt. Hij begrijpt niet waarom dat gebeurt.
- Vraagt ook aandacht voor de openbare toiletten.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt aandacht voor de piek- en dalmomenten van het opruimen van afval.
- Vindt de suggestie voor een toilet gekoppeld aan een kiosk een goed idee.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is het eens met het idee van mevrouw Koebrugge voor de applicatie van de smart phone. Burgers kunnen daardoor participeren. Er is zelfs een beloning mogelijk hierbij.
- Hij is ook positief over de flexibele tijden om de vuilnisbakken te ledigen.
- Spreker wijst op zelfreinigende toiletten die je soms op vliegvelden ziet.

Wethouder Visscher

- Vindt het vreemd dat de visie op het plantsoen gemist wordt. Deze commissie heeft zelf de visie opgesteld en het college heeft geen aanleiding gezien om die te wijzigen. Het college is steeds scherp op de natuurvisie, de recreatiefunctie en de functie voor evenementen.
- Door de toenemende recreatiefunctie staat dit streven wat onder druk.
- Hondenuitlaatbeleid: er zijn drie plekken waar honden los kunnen lopen. Dat is een goede balans.
- Over het afvalprobleem is de wethouder nog niet tevreden. Er moet zichtbaar opgeruimd worden, ook 's avonds als het druk is. De medewerkers worden echter 's avonds gehinderd in hun werk. Daarom is men ermee gestopt. Er zal opnieuw naar gekeken worden.
- De capaciteit van de pullenbakken en het legen ervan moeten beter georganiseerd worden. De kleine worden 's middags extra geledigd. 's Morgens wordt alles geledigd.
- De wethouder is van plan om de voorgestelde applicatie van de smart phone in te gaan voeren. Op 30 mei, 19.00 uur wordt de gedragscampagne gestart. Dan is de applicatie in de lucht. De wethouder nodigt de VVD en Student & Stad uit om de applicatie uit te komen proberen.
- Er is een hele zoektocht geweest naar geschikte toiletten. Semipermanente voorzieningen zijn erg duur. Daarom zal er naar de kiosk gekeken worden, hoewel ook dat duur is. Er zal een ondernemer voor gezocht worden. Op dit moment zijn er tijdelijk twee dixies geplaatst.
- De graszoden zijn goed bevallen. De kosten zijn 20.000 euro hoger. De wethouder zegt toe dat voortaan graszoden gebruikt zullen worden. Ze bevestigt dat de schade in rekening gebracht zal worden bij de organisatoren van het Noorderzonfestival.

B3. Evenementenprogramma Binnenstad Groningen 2011-2012 (collegebrief 10 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)

Inspreker mw. Pasma namens Topsport Noord-Nederland en de stichting Atletiekevenementen Groningen.

- Spreekster mist in het evenementenprogramma vier belangrijke binnenstadelementen, namelijk Streetball Groningen, Nacht van Groningen, Ladies Run Groningen en de 25^{ste} editie van de 4 Mijl van Groningen. Vraagt de gemeente om deze evenementen mee te nemen in het programma.
- Vraagt of de commissie 2000 euro voor Streetball wil bijdragen, 10.000 euro voor De Nacht van Groningen en 10.000 euro voor de Ladies Run.

Dhr. Evenhuis (VVD)

- Vindt dat de zaken die mevrouw Pasma noemt kwaliteit hebben. Hij gaat akkoord met de verzoeken.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil per evenement succescriteria geformuleerd zien, zowel kwalitatief als kwantitatief.

B&V-verslag 18 mei

- Denkt dat er naast de evenementen die mevrouw Pasma noemt nog ruimte is voor meerdere onderdelen.
- Wil duidelijkheid over het geldbedrag dat nog openstaat voor dit evenementenprogramma.
- Vindt het lastig om te beoordelen of dit programma aantrekkelijk genoeg is voor iedereen. Wil daar graag een evaluatie van.

Mw. Rademaker (SP)

- Vraagt waarom, naast de 4 Mijl van Groningen, de andere sportieve evenementen niet opgenomen zijn in het programma.
- Vraagt wat er gebeurd is met het NK knikkeren.
- Wijst erop dat in de informatie over de evenementen vermeld staat dat de Nacht van Kunst & Wetenschap gratis is, maar op het foldertje staat dat deelnemers een polsbandje voor € 7,50 moeten kopen. Hoe zit dat?

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Is tevreden over het evenementenprogramma. De Stadspartij steunt in brede zin het beleid.

Dhr. Seton (CDA)

- Is het eens met de opmerking van de PvdA over het kwantificeren van de succesfactoren.
- Vindt dat er breder gekeken moet worden waar er meer geld aan gegeven moet worden.

Dhr. Luhoff (D66)

- Vindt dat er een mooi programma voorligt.
- Had liever een andere verdeling van de subsidie gezien.
- Bij de koopnachten wil spreker naast de ondernemers ook andere partijen betrekken.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is ook voorstander van het kwantificeren van succesfactoren.
- Er moet goede spreiding komen in de programmering. Dat is nu niet het geval. Hoe gaat het college dit doen?
- Wil weten hoe het staat met de cofinanciering.

Wethouder Dekker

- Wijst erop dat dit programma samen met Marketing Groningen is opgesteld. Ze wil horen wat er ontbreekt en hoe de commissie dit programma vindt.
- Ze vraagt zich af of je dit allemaal weer SMART moet gaan formuleren. Daar is ook weer geld voor nodig. Daarom blijft de wethouder bij een eenvoudige systematiek. Als de raad iets anders wil, dan moet daar een voorstel ingediend worden.
- Een ander idee is om misschien in het verslag van een jaar te waarderen hoeveel mensen het evenement heeft getrokken en wat men ervan vond.
- De doelgroepen staan in de nota vermeld.
- Mw. Pasma organiseert aantrekkelijke zaken voor de stad. Er is bijvoorbeeld onlangs een ton uitgetrokken voor de 4 Mijl. Er is echter voor gekozen om de sportevenementen niet hieruit te financieren, want die worden al door de gemeente gesubsidieerd.
- Er wordt een aantal criteria gehanteerd om te bepalen of het programma succesvol is: waren er bewoners, is het imago versterkt, zijn er internationale bezoekers mee getrokken, enz. Er komt een evaluatie en dan kan de commissie beoordelen of het evenement succesvol was.
- Op de vraag over cofinanciering komt een schriftelijke reactie.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Beantwoordt de vraag van mw. Rademaker over de kosten van de Nacht van Kunst & Wetenschap: er is een besloten gedeelte waarvoor betaald moet worden en een gratis gedeelte.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil dit punt voor de gemeenteraad agenderen als interventie.

Hiermee wordt besloten.

**B4. Schriftelijke reacties van fracties op nota Duurzame Mobiliteit
+ mail commissielid Jongman (CU) d.d. 19-04-2011**

B&V-verslag 18 mei

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Bij duurzame mobiliteit moet bovenaan blijven staan dat de stad bereikbaar moet blijven. Ze pleit voor blijvende inzet op betere doorstroming.
- Spreekster heeft gekeken naar de grootste gemene deler van de andere fracties: haar partij maakt ook graag gebruik van groen gas. Ze sluit zich ook aan bij de ideeën voor de groene golven. De watertaxi is een mooi idee en is ook duurzaam.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Vindt het uitgangspunt van verminderde mobiliteit belangrijk. Pleit daarbij ook voor minder automobilititeit en vraagt hoe het college de mensen denkt te kunnen verleiden tot duurzaam vervoer.
- Openbaar vervoer en PenR blijven een aandachtspunt voor de toekomst.
- Het probleem is dat de binnenstad schoon moet zijn qua luchtkwaliteit. Onder andere de stadsdistributie moet daartoe anders georganiseerd worden.
- Het college heeft positief gereageerd op de schriftelijke vragen van GroenLinks, maar spreker had wel een iets uitgebreidere reactie verwacht.
- Vraagt verder aandacht voor infrastructuur van het elektrisch rijden, het fietsparkeren en de reizigersinformatie in het openbaar vervoer.

Dhr. Dijk (SP)

- Blijft tegenstander van Shared Space in de binnenstad.
- Spreker wil het fietsverkeer gratis houden. Hij is er ook voorstander van het wagenpark op schone energie te laten rijden.
- Vraagt aandacht voor de problemen bij het stadsbalkon dat immens populair is. Soms is er toch geen plek te vinden.

Dhr. Luhoff (D66)

- Realiseert zich dat de gemeente de komende jaren wat rustig aan moet gaan doen omdat er niet zoveel geld meer over is.
- Als suggestie geeft hij daarom mee het zoeken van de regionale samenwerking, ervoor zorgen dat de informatie over verkeersprojecten openbaar is zodat anderen zaken voor je gaan ontwikkelen, zoals de genoemde applicaties voor de telefoons, de DRIS, enz.
- Verder beveelt spreker aan te prioriteren volgens structuurvisies die er al zijn.
- Spreker mist water en lucht vaak in de discussie. Vraagt in dat verband aandacht voor de kabelbaan.

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Is ook voorstander van de kabelbaan.
- Hij denkt ook aan elektrische taxi's, riksja's en misschien wel een paardentaxi.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is tevreden over de nota Duurzame Mobiliteit.
- Ziet graag dynamisch verkeersmanagement in de binnenstad.
- Sluit zich aan bij de opmerkingen over groen gas.

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Heeft onderzoek gedaan naar mogelijkheden om als consument op groen gas te rijden. Dit blijkt lastig. Vraagt of de gemeente hierin iets kan betekenen om het milieuvriendelijk rijden te stimuleren.

De heer Moes (PvdA)

- Verwijst naar de schriftelijke vragen die hij gesteld heeft.

Wethouder Dekker

- De komende jaren ontstaat het dilemma dat de gemeente een hoge ambitie heeft op het gebied van bereikbaarheid, maar het geld raakt op.
- Er moet iets met de bereikbaarheid gedaan worden. De prognoses geven aan dat het bezoek aan de stad groeit en die mensen moeten gefaciliteerd worden op allerlei terreinen. Het college probeert een evenwichtig beleid in te voeren.

B&V-verslag 18 mei

- De wethouder worstelt met de nota Duurzame Mobiliteit en is blij met de suggesties die hier naar voren zijn gekomen. Een en ander hangt samen met de ruimte die er nog is in het parkeerbedrijf.
- De watertaxi bleek uit een onderzoek economisch niet haalbaar te zijn. Dit hangt af van hoe de markt reageert.
- Er is onderzoek gedaan naar de PenR-plaatsen. De nieuwe cijfers laten een gunstiger beeld zien dan de cijfers van de ANWB uit 2010.
- Wat de toegankelijke haltes betreft: er zijn 10 gerealiseerd en voor dit jaar staan er 60 à 70 in de planning.
- Er is geen ruimte om aanvullende keuzes in het fietsbeleid te maken.
- De wethouder gaat wel verder kijken naar VRI.
- Het is goed mogelijk dat de keuzes die de wethouder gaat maken, dit jaar anders worden dan eerdere jaren. Zij probeert zoveel mogelijk rekening te houden met de wensen van de commissie.
- De wethouder vraagt toestemming om niet 17 maar 10 dagen de tijd te hebben voor de nota Duurzaamheid.
- In de aanbiedingsbrief zal ze aandacht besteden aan alle 'huiswerk' dat de commissie heeft gedaan.

B5. Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp voortgang RSP/REP (Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programma) (op verzoek van de Stadspartij, met bespreekpunten)

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Deelt mee dat de heer Offermans die dit punt voorbereid had, niet aanwezig kan zijn vanmiddag.

Wethouder Dekker

- Zegt dat zij eerdere vragen heeft beantwoord en dat die beantwoording toen weer vragen heeft opgeroepen die ze niet schriftelijk wil beantwoorden. Het gaat om erg veel detailvragen en zij stelt daarom voor een afspraak met de Stadspartij te maken om de vragen te bespreken.

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Neemt dit voorstel mee naar zijn fractie.

C. HUISHOUELIJK DEEL

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Wil het rapport van Milieudefensie 'Van oerwoud naar overheid' agenderen voor de volgende vergadering.

Hier toe wordt besloten.

C2. Vaststelling verslag wo 13/4 (+ deel besloten vergadering apart)

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Wil op de lijst van toezeggingen opnemen dat de wethouder de uitkomsten van haar gesprek met de bewonerscommissie over de Gerrit Krolbrug zal delen.

Wethouder Dekker

- Wil meteen hierop ingaan. Ze heeft een aantal dingen uitgezocht. Er wordt bekeken of er een extra slagboom langs de Ulgersmaweg kan worden geplaatst waardoor de

B&V-verslag 18 mei

verkeersdoelgroepen uit elkaar kunnen worden gehaald. Dit stuit op bezwaren van de provincie; de wethouder gaat nu met de provincie overleggen wat er mogelijk is.

Er zijn verder geen vragen en opmerkingen over het verslag.
Het verslag wordt vastgesteld.

De voorzitter

- Sluit het openbare deel van de vergadering om 18.45 uur.