Onderwerp Multimodaal verkeersmanagement en Beleidsplan Verkeerslichten

Steller Terry Albronda

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0622240059 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk 74336-2023

Datum 29 maart 2023 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De gemeente Groningen heeft een traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. In de mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg’ zetten we in op een gezonde leefomgeving en het veranderen van het verplaatsingsgedrag. Meer ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer en daarmee minder ruimte voor de auto. De multimodale beleidsdoelen willen we in 2040 behaald hebben.

Als nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg is, ten behoeve van multimodaal verkeersmanagement, de voorkeurspositie van de voetganger en fietser op systeemniveau geconcretiseerd en in overeenstemming gebracht met de belangen van de andere modaliteiten. Dit hebben we vastgelegd in het Multimodaal Netwerkkader Groningen, een levend document dat voor verkeer van en naar de belangrijkste bestemmingen binnen Groningen, zoals het UMCG en de Binnenstad, de voorkeurroutes in kaart brengt. Vervolgens is in een Beleidsplan Verkeerslichten de politieke keuze om meer aandacht en prioriteit te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer vertaald naar ambitieuze korte wachttijden bij verkeerslichten.

Met het Multimodaal Netwerkkader en het Beleidsplan Verkeerslichten hebben we unieke richtlijnen beschikbaar om actief te kunnen sturen op stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid. De impact van de *papieren* prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer, kunnen én gaan we nu ook op straat zichtbaar maken. Dat doen we eerst proefondervindelijk op enkele locaties in de gemeente. Door te ontdekken hoe de

nieuwe wachttijden in de praktijk gaan uitpakken, kunnen we een koers bepalen voor een bredere uitrol richting alle gemeentelijke verkeerslichten.

Te zijner tijd komen we op de aanpak en financiële consequenties bij uw raad terug in een Uitvoeringsprogramma Verkeerslichten.

Aan de hand van het Multimodaal Netwerkkader en het Beleidsplan Verkeerslichten Groningen, geven we ook uitvoering aan de motie Fietsers vaker groen in de cyclus, welke uw raad op 5 juli 2021 in het Voorjaarsdebat heeft aangenomen. U vraagt daarin te bezien of het mogelijk is om fietsers *korte(re) wachttijden* te laten hebben bij verkeerslichten. De motie kan dus als afgehandeld worden beschouwd.

Raamwerk voor het regelen van de stedelijke bereikbaarheid
Bij het uitwerken van de mobiliteitsambities werken we overeenkomstig de principes van de Mobiliteitsladder[1]. Daarbij bekijken we allereerst of de vraag naar mobiliteit kan worden beïnvloed, met als doel het verminderen van het autogebruik (o.a. mobiliteitsmanagement).

Vervolgens wordt onderzocht of in de bestaande infrastructuur nog oplossingen gevonden kunnen worden door het beter benutten van deze infrastructuur (verkeersmanagement). Wanneer deze mogelijkheden onvoldoende oplossend vermogen bieden, wordt het reconstrueren van bestaande infrastructuur of bouwen van nieuwe infrastructuur onderzocht. De inzet van verkeersmanagement is dus belangrijk voor het realiseren van de mobiliteitsambities van Groningen.

In lijn met de Mobiliteitsvisie “Groningen Goed op Weg”, geven we zoveel als mogelijk en verantwoord is, prioriteit aan fietsers bij de verkeerslichten. Daarbij is een goede balans nodig tussen de belangen van de fietsers en de andere weggebruikers die in ons mobiliteitsnetwerk een rol spelen, zoals voetgangers, nood- en hulpdiensten, het openbaar en logistiek vervoer en de auto. Wat de één er namelijk bij krijgt, gaat direct ten koste van de ander. We noemen dit multimodaal verkeersmanagement (voor alle modaliteiten, ofwel weggebruikers).

Voor het beter, of anders, gaan benutten van de bestaande infrastructuur is een kader waarbinnen onderbouwde keuzes gemaakt kunnen worden noodzakelijk. De beleidsambities uit de Mobiliteitsvisie hebben we daarom samen met de provincie Groningen, Groningen Bereikbaar, Rijkswaterstaat en het OV bureau Groningen-Drenthe, uitgewerkt in een richtlijn voor het sturen op stedelijke bereikbaarheid; het Multimodaal Netwerkkader Groningen (MNK Groningen). In het MNK zijn naast het fietsverkeer, de modaliteiten voetganger, openbaar vervoer en (vracht)autoverkeer, integraal meegenomen, zodat alle modaliteiten in samenhang bezien kunnen worden.[2]

---

[1] De Mobiliteitsladder, ook wel de Ladder van Verdaas, is een systematiek die gebruikt wordt bij het onderzoeken van oplossingen bij verkeersproblemen en die er op gericht is te bekijken of het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo lang mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen, zoals verkeersmanagement.
[2] *Meer info over multimodale netwerkkaders: https://www.youtube.com/watch?v=5NsZ5Drpex0*

Multimodaal Netwerkkader Groningen
Voor verkeer van en naar de belangrijkste bestemmingen binnen de gemeente Groningen, zoals het UMCG en de binnenstad, zijn in het multimodaal netwerkkader (MNK) de voorkeurroutes in beeld gebracht, waarover het verkeer bij voorkeur zoveel mogelijk wordt afgewikkeld.

Vervolgens wordt voor de wegen en paden waarover de (voorkeur)routes lopen bepaald welke kwaliteit in termen van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid daar gewenst is. Omdat de gewenste kwaliteit niet overal hetzelfde niveau hoeft te hebben, krijgen de wegen en paden een specifieke functie (functieprofiel) toegewezen. Een functieprofiel beschrijft onder meer welk type relatie en welke type gebruiker wordt gefaciliteerd. Ter illustratie: bij het functieprofiel *doorfietsroute* gaat het dan om een belangrijke fietsverbinding tussen woon- en werkgebieden voor de snelle en doorgaande fietser. Het resultaat is uiteindelijk een multimodale functiekaart, waarbij het doel is om elk wegvak te laten functioneren zoals in het functieprofiel is beschreven.

Bij het ontwerpen en implementeren van verkeersmanagement maatregelen moet voortdurend gekozen worden tussen het belang van de modaliteiten op een route. Wanneer er in de praktijk door drukte bijvoorbeeld teveel vertraging optreedt voor het OV, of de veiligheid van een fietsoversteek niet meer kan worden gegarandeerd, dan worden er maatregelen ingezet om deze knelpunten op te lossen of te verlichten. Bij de inzet van deze maatregelen geldt de prioriteitsvolgorde uit het MNK (zie ook kader op pagina 5). Dit is gebaseerd op het principe dat de hulpverlening de hoogste prioriteit krijgt, vervolgens hoofdstromen voor voetganger en fiets, dan het OV en uiteindelijk de auto.

In een multimodaal beleidsmatig referentiekader wordt het gewenst functioneren van het multimodale netwerk gekwantificeerd. Door indicatoren met streefwaarden uit te werken voor de functieprofielen van de afzonderlijke modaliteiten, kan periodiek de verkeerssituatie worden getoetst aan het wensbeeld en worden (trends in) knelpunten zichtbaar.

In Groningen worden voor het autoverkeer al enkele jaren streefwaarden voor de indicatoren *doorstroming* en *betrouwbaarheid* toegepast. Voor de overige modaliteiten is dit nog in ontwikkeling. In het MNK is al wel de informatiebehoefte in beeld gebracht, waarmee het beleidsmatig referentiekader voor voetganger, fiets en openbaar vervoer kan worden ingevuld.

Verkeerslichten als sturingsinstrument
Binnen de gemeente Groningen zijn er ruim zestig gemeentelijke verkeerslichten. Dit zijn de "verkeersmanagement knoppen" waaraan we kunnen draaien om een directe en zichtbare bijdrage te leveren aan onze mobiliteitsambities. Om dit op een uniforme en gestructureerde wijze te verwezenlijken is gelijktijdig met het MNK Groningen ook een ontwikkelkader voor het regelen op multimodale beleidsdoelen opgesteld: het Beleidsplan Verkeerslichten Groningen (BVG). Dit BVG is in samenwerking met de provincie Groningen en Groningen Bereikbaar opgesteld en afgestemd met een vertegenwoordiging van de nood- en hulpdiensten in Groningen, de Fietsersbond en de Werkgroep Toegankelijk Groningen.

Beleidsplan Verkeerslichten Groningen
Overal in Nederland kom je verkeerslichten tegen. Deze zijn gerealiseerd conform de landelijke regelgeving die een groot aantal, voornamelijk technische, eisen aan verkeerslichten stelt.

Hoe, waar en wanneer verkeerslichten het verkeer regelen, is echter niet vastgelegd in deze landelijke richtlijnen: dit wordt namelijk gebaseerd op keuzes die we als gemeente Groningen zelf moeten maken. In het Beleidsplan Verkeerslichten Groningen hebben we deze keuzes gemaakt en ondergebracht in vier strategieën:

1. wanneer verkeerslichten in Groningen worden geplaatst, vervangen of verwijderd (plaatsingsstrategie);
2. hoe de verkeerslichten een bijdrage leveren aan het realiseren van het Groningse mobiliteitsbeleid en met welke meetbare kwaliteitsniveaus (regelstrategie);
3. op basis van welke eisen en met welke functionaliteiten het verkeer moet worden geregeld (ontwerpstrategie);
4. hoe de verkeerslichten in stand worden gehouden en de toetsing daarop conform het beleid (beheerstrategie).

Het Beleidsplan Verkeerslichten Groningen is een ambitieus plan waarbij meer aandacht voor lopen, fietsen en openbaar vervoer is vertaald naar korte wachttijden bij verkeerslichten, voor de verkeersdeelnemers die we prioriteit willen geven. Ook biedt het mogelijkheden om het autoverkeer op bepaalde routes te doseren. Daar accepteren we dus dat het autoverkeer wat langer staat te wachten. Waar het MNK de ambities vertaalt naar traject- en netwerkniveau, geven we met het Beleidsplan Verkeerslichten richting aan onze sturingsdoelen op kruispuntniveau.

Een geloofwaardige en verkeersveilige regeling
In het Beleidsplan Verkeerslichten is voor de Groningse situatie een nieuwe ambitieuze standaard gedefinieerd voor de maximale wachttijden[3] bij een verkeerslicht; het *kwaliteitsniveau*. Dit kwaliteitsniveau moet er voor zorgen dat de verkeersdeelnemers in geen geval langer staan te wachten en er sprake blijft van een geloofwaardige en verkeersveilige regeling.

[3] Dit is de tijd tussen het tot stilstand komen van een weggebruiker (voertuig, fietser of voetganger) voor een rood licht en het passeren van de stopstreep en/of begin van de oversteek bij groen.

Het kwaliteitsniveau sluit aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie, waarin we fietsers en voetgangers meer prioriteit willen geven dan de auto.

Modaliteit	Netwerkdeel / Functieprofiel	Kwaliteitsniveau (sec)	Ambitieniveau (sec)
Voetganger	Belangrijke voetganger routes	80	40
	Overige routes	80	n.v.t.
Fiets	Doorfietsroute	60	40
	Hoofdfietsroute	60	40
	Overige routes	60	n.v.t.
Openbaar vervoer	Hoogwaardig openbaar vervoer	30	15
	Openbaar vervoer	80	40
Auto/Vrachtauto	Doorgaande snelweg-afrit	130	40[4]
	Verbindingsweg	130	40
	Stedelijke As	130	80
	Ontsluitingsweg-aansluiting	130	100
	Ontsluitingsweg	130	n.v.t.

Tabel 1: Kwaliteit- en ambitieniveaus wachttijden modaliteiten (in seconden)[5]

Met het instellen van het kwaliteitsniveau streven we er naar dat bijvoorbeeld geen enkele fietser in Groningen langer dan 60 seconden staat te wachten bij een verkeerslicht. Uitdaging daarbij is dat ook voldaan moet worden aan de kwaliteitsniveaus van de overige modaliteiten. Inzet is dat fietsers gemiddeld genomen vaker en sneller groen krijgen en dat de kans afneemt dat grote groepen fietsers tegelijk over een kruising moeten.

Wanneer na het bereiken van het kwaliteitsniveau blijkt dat er ruimte is om het gedachtengoed uit de Mobiliteitsvisie nog nadrukkelijker tot uiting te laten komen, dan kan (eventueel) ingezet worden op het realiseren van de *ambitieniveaus*. Dat niveau gaat nog een stap verder in het verkorten van de wachttijden, wat bijvoorbeeld voor de belangrijke doorfiets- en hoofdfietsroutes betekent dat fietsers op deze routes dan niet langer dan 40 seconden zouden hoeven wachten bij een verkeerslicht.

Het kan natuurlijk ook gebeuren dat het niet mogelijk is om op een kruispunt aan het kwaliteitsniveau van de verschillende modaliteiten te voldoen. De positie van de modaliteit in de prioriteiten volgorde bepaalt dan welke modaliteit boven de andere wordt gesteld. De prioriteiten volgorde is vastgelegd in het MNK en nader toegelicht in het kader op de volgende pagina. Er wordt dus gekeken naar deze prioriteiten volgorde als op het betreffende kruispunt, en/of op trajectniveau, niet aan de kwaliteitsniveaus kan worden voldaan.

---

[4] Hoe beter de doorstroming is op de (regionale) netwerken voor het autoverkeer en hoe makkelijker men daar gebruik van kan maken, hoe minder aanleiding er is om routes door wijken en langs het centrum te nemen. De ruimte die daardoor ontstaat kan ingezet worden voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het is om die reden dat ook bij het ambitieniveau voor autoverkeer korte wachttijden zijn opgenomen.

[5] De kwaliteits- en ambitiesniveaus gelden voor de reguliere/normale verkeerssituaties in Groningen. Tijdens inzet van regelscenario's (bijvoorbeeld bij omleidingen of incidenten), brugopeningen en bij doseren kunnen op specifieke richtingen andere waardes gelden.

Multimodale prioriteiten

Om de mobiliteitsambities in de *stedelijke* omgeving te kunnen bewerkstelligen, is het nodig dat de *regionale* netwerken optimaal presteren. Deze netwerken faciliteren namelijk de grote(re) volumes doorgaand verkeer en zorgen er ook voor dat het stedelijk (auto)netwerk wordt ontlast. Als de regionale structuur goed functioneert, is er voor automobilisten geen aanleiding om routes te zoeken door de wijken en dorpen. In de prioriteitsvolgorde zetten we daarom het regionale netwerk hoger in de prioritering dan de verbindingen in de stedelijke omgeving.

Regionaal netwerk	1	Treinverbinding
	2	Doorgaande Snelweg
	3	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
	4	Verbindingsweg
Stedelijk hoofdnetwerk	5	Prioritaire voetgangersoversteek
	6	Doorfietsroute en Hoofdfietsroute
	7	Openbaar Vervoer
	8	Stedelijke As
Stedelijk basisnetwerk	9	Voetgangerszones
	10	Basisnetwerk fiets
	11	Lokale Ontsluitingsweg

In het **regionale netwerk** hebben de treinverbindingen en de doorgaande snelweg (A7 en A28) de hoogste prioriteit. Doorstroming op deze verbindingen is een randvoorwaarde vanuit veiligheid en de verbindingen zorgen voor bovenregionale en landelijke bereikbaarheid. Daarna komen de regionale HOV-verbindingen. Deze hebben een hoge kwaliteit en zijn erg belangrijk voor de regionale bereikbaarheid. De verbindingswegen zijn belangrijk voor de auto-bereikbaarheid van de stad en het afwikkelen van het doorgaande verkeer ten opzichte van Groningen. De Ring van Groningen moet bijvoorbeeld goed blijven functioneren, zodat er geen aanleiding is om een route door de wijken te nemen. Van de netwerken met een regionale functie hebben de verbindingswegen de laagste prioriteit.

In de stedelijke omgeving maken we onderscheid tussen het hoofdnetwerk en het basisnetwerk. In het **stedelijke netwerk** volgt de prioriteitsvolgorde de beleidsdoelen uit de mobiliteitsvisie. De voetganger staat samen met de fietser op één, gevolgd door het openbaar vervoer. De auto heeft hier de laagste prioriteit.

Beter, effectiever en veiliger regelen met een intelligent verkeerslicht
De afgelopen jaren is binnen het landelijke programma Talking Traffic samen met marktpartijen en overheden gewerkt aan de doorontwikkeling van de Nederlandse verkeerslichten. Door deze verkeerslichten zo in te richten dat deze op een andere manier kunnen communiceren met de weggebruiker en door het gebruik van speciale ITS (verkeersregel) applicaties[6], is de intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI) ontstaan. Deze iVRI kan beter, effectiever en veiliger regelen.

De functionaliteiten van een iVRI zijn belangrijk bij het behalen van de hiervoor beschreven kwaliteitsniveaus. Zo kunnen de nieuwe technieken ingezet worden om de fietsers eerder waar te nemen, waardoor de verkeersregeling hierop ook eerder kan anticiperen en fietsers dus sneller groen licht kunnen krijgen. We kiezen er daarom voor om bij realisatie en vervanging van verkeersregelinstallaties enkel nog de nieuwe generatie intelligente verkeerslichten (iVRI's) te plaatsen.

2e tranche iVRI Groningen

Nu de eerste iVRI's zijn gerealiseerd op het Nederlandse wegennet, is het van belang de landelijke dekking te vergroten. In het BO-MIRT 2019 zijn daarom bestuurlijke afspraken gemaakt om het aantal iVRI's te vergroten.

Om overheden te ondersteunen bij de verdere uitrol is in 2022 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een "Tijdelijke regeling specifieke uitkering intelligente verkeersinstallaties" opengesteld. Met deze regeling is het mogelijk een subsidie te krijgen van 50% op de investeringskosten van iVRI's in deze zogenaamde 2e tranche iVRI's.

De gemeente Groningen heeft begin 2023 voor vier locaties subsidie aangevraagd en toegewezen gekregen. Het betreft twee locaties op de Paterswoldseweg die van groot belang zijn voor de multimodale bereikbaarheid van het Martiniziekenhuis en omgeving en onderdeel uitmaken van een belangrijke fietsroute tussen de zuidelijke wijken en het centrum van Groningen. Daarnaast betreft het twee locaties op de Zonnelaan, die van groot belang zijn voor de multimodale bereikbaarheid van het regionale winkelcentrum Paddepoel en de naastgelegen Universiteitscampus Zernike.

Vervanging van de verkeerslichten op deze locaties moet de komende twee jaar plaatsvinden.

[6] ITS-applicatie: verkeerslichtenregeling die (ook) vanuit de cloud kan werken. De regeling is in staat om inkomende informatie uit bijvoorbeeld voertuigen te verwerken en kan ook informatie over tijd tot groen/tot rood communiceren naar een voertuig.

Leren door te proberen
Met het MNK en BVG is de voorkeurspositie van de fietser geconcretiseerd en in overeenstemming gebracht met de belangen van de andere modaliteiten. De impact van de vooruitstrevende kwaliteitsniveaus op de kruispunten kan groot zijn. Duidelijk zal worden dat er niet alleen maar het “zoet” is van meer ruimte voor voetganger en fiets, maar ook het “zuur” door minder ruimte voor autogebruik.

De kwaliteitsniveaus moeten zich echter in de praktijk nog wel gaan bewijzen. Hoe realistisch zijn ze? Wat is er voor nodig om deze ingesteld te krijgen? Welke impact hebben de nieuwe instellingen op de afwikkeling van al het verkeer? Om deze vragen beantwoord te krijgen willen we eerst experimenteer ruimte inzetten. Experimenteer ruimte die we koppelen aan de vier kruispunten (omgeving Martiniziekenhuis en omgeving winkelcentrum Paddepoel) waar, in het kader van de “Tijdelijke regeling specifieke uitkering intelligente verkeersregelinstallatie” van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de komende twee jaar door ons nieuwe intelligente verkeerslichten (iVRI) worden geplaats.

Verder zal door middel van werk met werk maken zoveel als mogelijk binnen projecten al invulling gegeven worden aan de nieuwe richtlijnen. Denk bijvoorbeeld aan het opnieuw inregelen van de verkeerslichten op het kruispunt Stationsweg-Hereweg in het kader van de nieuwe busonderdoorgang uit het project Groningen Spoorzone.

Door proefondervindelijk op enkele kruispunten in het netwerk te ontdekken hoe de kwaliteitsniveaus in de praktijk gaan uitpakken, kunnen we vervolgens een koers bepalen voor een bredere uitrol van de nieuwe richtlijnen.

Regensensor wordt overbodig

Ruim tien jaar geleden werd de regensensor geïntroduceerd bij de verkeerslichten in Groningen. Deze sensor zorgde er destijds voor dat bij neerslag (regen of sneeuw) de verkeerslichten voor fietsers vaker op groen springen, waardoor ze bij slecht weer minder lang hoeven te wachten.

Inmiddels krijgen fietsers bij de meeste verkeerslichten in Groningen al standaard vaker groen en met de nieuwe kwaliteit- en ambitieniveaus zal hun wachttijd nog verder gereduceerd kunnen worden. Extra aandacht voor de fiets is er dus voortaan altijd, regen of geen regen. De regensensor wordt daarmee dus overbodig.

Uitvoeringsprogramma verkeerslichten
In de Mobiliteitsvisie Groningen Goed op weg schreven we dat we met inzet van nieuwe technieken en doorontwikkeling van ons verkeersmanagement systeem nadrukkelijk ook voorkeur geven aan meer ruimte voor fietsers, voetgangers of het OV. Zo versterken we het gebruik van vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. Het aan de hand van het MNK en BVG slim managen van het multimodale verkeersaanbod is, gegeven de groei die de gemeente doormaakt, een belangrijke activiteit.

Hiervoor zijn echter structureel extra capaciteit en middelen nodig. De huidige capaciteit bij Stadsontwikkeling en Stadsbeheer is nu al niet berekent op het uitvoeren van het huidige takenpakket. Het reguliere werkproces verdient meer aandacht.

De ambities vragen meer van de organisatie, zowel op het gebied van ontwerp en realisatie, als beheer en onderhoud van verkeerslichten. Met de komst van de intelligente verkeerslichten wordt de complexiteit van de (beheer-)taken aanzienlijk groter. Wanneer het reguliere werkproces op orde is, is er pas ruimte voor het (versneld) aanpassen van de verkeerslichten met korte(re) wachttijden voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Mogelijke scenario's waarin deze transitie kan plaatsvinden moeten nog nader uitgewerkt worden, waarbij deze in belangrijke mate afhankelijk zijn van de uitkomsten uit de experimenteerfase.

Te zijner tijd komen we op de aanpak en financiële consequenties bij uw raad terug in een Uitvoeringsprogramma Verkeerslichten.

Uitvoering motie "Fietsers vaker groen in de cyclus"
Zoals in de inleiding al beschreven geven we met het MBK en BVG ook uitvoering aan de motie "Fietsers vaker groen in de cyclus". De motie schetst een situatie waarbij door de afstelling van verkeerslichten de fietsers soms wel erg lang moeten wachten totdat zij hun weg kunnen vervolgen en dat op kruispunten, waar alle richtingen tegelijk groen krijgen, daardoor soms wel heel veel fietsers tegelijk over een kruising moeten.

Met de motie heeft u het college gevraagd te bezien of op dergelijke kruispunten een concrete maatregel als een keer extra groen in de cyclus gerealiseerd kan worden en om ook te onderzoeken of bij andere, met lichten geregelde, kruispunten de fiets vaker en sneller groen kan krijgen. De constateringen en overwegingen die in deze motie genoemd worden, zijn:

- Er wordt afstand genomen van de autologica.
- Groningen kent een succesvolle 'fietsers tegelijk groen' afstelling.
- De afstelling van verkeerslichten bij kruisingen met veel autoverkeer leidt ertoe dat fietsers soms wel erg lang moeten wachten voor het verkeerslicht.
- Bij die verkeerslichten moeten daardoor soms wel heel veel fietsers tegelijk over een kruising.

Het geven van een extra keer groen in de cyclus is een maatregel om de fietsers meer groen te geven. Maar dit is niet per definitie de juiste of meest passende maatregel voor alle situaties. De nieuwe slimme verkeersafhankelijke (netwerk)regelingen kennen namelijk geen (vaste) cyclustijd of fasevolgorde. De cyclustijd is daarom geen goede indicator meer om de werking van een verkeersregeling in de praktijk mee in beeld te brengen. Daarnaast is het gewenst om per rijrichting en modaliteit en niet alleen op kruispuntniveau te kunnen beoordelen.

Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te bepalen, hanteren we daarom nu de indicator ‘maximale wachttijd’. Dit is de tijd tussen het tot stilstand komen van een weggebruiker (fietser, voetganger of voertuig) voor een rood licht en het begin van de oversteek bij groen. Het begrip wachttijden sluit dus beter aan bij de huidige praktijk. Kijkend naar de motie is de vraag om fietsers *korte(re) wachttijden* te laten hebben bij verkeerslichten. Dit ingegeven vanuit het beleid, zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie, waarin voor de fiets een prominente rol is weggelegd.

Tot slot
Grip krijgen op de stedelijke bereikbaarheid met multimodale netwerkkaders en de inzet van intelligente verkeerslichten is waar we de komende jaren voor staan. Data gedreven werken speelt hierbij een belangrijke rol, maar uiteindelijk draait het om de effecten die we op straat zichtbaar maken en ervaren. Wij zijn ons bewust van de complexiteit van dit domein en nodigen uw raad dan ook van harte uit voor een werkbezoek. U krijgt dan uitleg over hoe multimodaal verkeersmanagement werkt van strategisch, tactisch tot operationeel niveau. Nadere informatie over dit werkbezoek ontvangt u binnenkort.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,	secretaris,
Koen Schuiling	Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Bijlage(n): Multimodaal Netwerkkader Groningen
Multimodaal Netwerkkader Groningen – kaartenboek
Beleidsplan Verkeerslichten Groningen