

Bestuursdienst

Afdeling **Beleid en Programmering**
Steller **M.S. Meijer**
Onderwerp **Groningen Bereikbaar!**



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678304 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO12.3067797
Datum **15 MEI 2012** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u het plan van aanpak "Grip op bereikbaarheid" aanbieden. Hiermee presenteren we uw raad onze ambitie en opgave om stad en ommeland de komende jaren bereikbaar te houden. Dit doen we onder het motto *Groningen Bereikbaar!* Met deze brief schetsen we u de achtergronden en de aanpak.

Veelheid van projecten vraagt om intensieve regionale samenwerking

Groningen tikkert aan de weg de komende jaren. Letterlijk: door onder andere het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg, de bouw van de Noordzeebrug en de Sontbrug, de aanleg van twee tramlijnen en door de aanpak van de Ring Zuid. Maar ook door de voltooiing van het UMCG, de bouw van het Forum en de nieuwe oostzijde van de Grote Markt, de herinrichting van het stationsgebied en de aanleg van een nieuw station en een vierde spoor bij Helpman. Sommige werkzaamheden zijn al in volle gang, andere zijn in voorbereiding en over nog weer andere moet nog worden besloten.

Wie het complete palet aan plannen ziet, realiseert zich dat het hier om een omvangrijke, langdurige en ingewikkelde operatie gaat. Er zijn veel partijen bij betrokken: overheden, bedrijven en instellingen, buurtbewoners en weggebruikers. Het doel van alle werkzaamheden is duidelijk: het bestendigen en versterken van de ruimtelijk-economisch positie van de stad Groningen, als het kloppend hart van de noordelijke regio. Maar het is ook duidelijk dat de omvang, complexiteit, duur en impact van alle werkzaamheden tijdelijk tot overlast kunnen leiden. Het plan "Grip op bereikbaarheid" gaat over het beperken en beheersen van dit vraagstuk, door slim te plannen, goed te communiceren en door het reisgedrag van weggebruikers te beïnvloeden.

Het verzorgingsgebied van de stad reikt tot ver buiten de gemeentegrenzen. Veel verkeer is regionaal verkeer. Daarom trekken de gemeente en de provincie Groningen samen op en werken zij al sinds de jaren negentig in de Regio Groningen – Assen samen met de provincie Drenthe en elf omliggende gemeenten.

De kring van betrokkenen wordt steeds groter. Voor afzonderlijke projecten werken gemeente en provincie al geruime tijd samen met Rijkswaterstaat en ProRail. Met het oog op de geplande opwaardering van de spoorverbinding met Leeuwarden en de mogelijke aanleg van de spoorlijn Groningen – Heerenveen wordt ook gesproken met de provincie Fryslân. De regionale samenwerking krijgt zodoende een steeds intensiever karakter.

Uw raad heeft aangegeven grote waarde te hechten aan het bereikbaar houden van de stad en de regio tijdens de uitvoering van de diverse werkzaamheden. Ook van de kant van het bedrijfsleven is herhaaldelijk gevraagd om aandacht voor de planning hiervan en om goede communicatie hierover. Met het plan “Grip op bereikbaarheid” geven wij antwoord op die vragen. Wij, dat zijn de gemeente en de provincie Groningen en de twee andere eigenaren en beheerders van wegen en spoorwegen: Rijkswaterstaat en ProRail. “Grip op Bereikbaarheid” is het plan van deze vier netwerkbeheerders samen. Het plan is opgesteld in nauwe samenspraak met de ondernemersvereniging VNO-NCW. Het heeft de ambitie alle werkzaamheden aan weg en rails, en alle werkzaamheden die de infrastructuur tijdelijk extra belasten samen te brengen in één samenhangende aanpak: een totaalplan.

Totaalaanpak langs drie sporen

Dit totaalplan omvat drie sporen:

- het afstemmen en zonodig prioriteren van projecten;
- eenduidige en projectoverstijgende communicatie met inwoners, reizigers en bedrijfsleven;
- gecoördineerde inzet van maatregelen gericht op het reisgedrag van werknemers en andere weggebruikers (mobiliteitsmanagement).

Eerst voorkomen

Knelpunten die niet ontstaan hoeven ook niet opgelost te worden. We werken daarom met een slimme uitvoering van projecten en stemmen we de planningen van projecten optimaal op elkaar af. Daarmee zorgen we ervoor dat zo min mogelijk problemen met de bereikbaarheid ontstaan. Soms is het dan nodig keuzes te maken over gelijktijdige of juist niet gelijktijdige uitvoering van projecten.

Daarna oplossen

We blijven open tijdens de verbouwing: overlast is onvermijdelijk. Maar het is onze overtuiging dat we met een heldere communicatie en gebruik van de juiste maatregelen tot een acceptabel niveau van bereikbaarheid kunnen komen.

Communicatie

We zetten daarom sterk in op een projectoverkoepelende communicatie. Dit betekent gecoördineerde voorlichting en dialoog. Inwoners, bedrijven, organisaties en gebruikers van wegen en spoor in en rond de stad Groningen ontvangen nu niet alleen veel informatie, we vragen hen ook met grote regelmaat informatie te geven en de dialoog aan te gaan over het ontwikkelen en realiseren van plannen. Met een centrale communicatie over bereikbaarheid brengen we hierin overzicht en eenheid aan. We gaan daarom werken met *een centraal publieksloket*, voor de belangrijkste vormen van communicatie: een (fysiek) informatiecentrum met een centraal telefoonnummer, een centraal emailadres, een centrale website en gecoördineerde inzet van sociale media.

Maatregelen

We gaan bedrijven, inwoners, werknemers en andere weggebruikers goed informeren en betrekken bij de uitvoering van werkzaamheden. Daarnaast verwachten we effect van diverse vormen van gedragsverandering van gebruikers van wegen en rails. Daarbij gaat het om:

- gebruik van andere routes en maximaliseren doorstroming;
- reizen op ander tijdstippen;
- reizen met andere vervoermiddelen;
- minder vaak reizen en thuiswerken.

Positieve boodschap

De boodschap over de blijvende bereikbaarheid van stad en regio, ondersteunen we met het organiseren van bijzondere evenementen. Met feestelijke start- en openingsmomenten, een bouwfestival, culturele activiteiten, etc. brengen we de positieve effecten van de projecten die we realiseren over het voetlicht.

Projectplan “Grip op bereikbaarheid”

De totaalaanpak om de bereikbaarheid te waarborgen hebben we verder uitgewerkt in het projectplan “Grip op bereikbaarheid”. Dit projectplan is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Het projectplan geeft inzicht in de bereikbaarheidsproblematiek, beschrijft gezamenlijke doelen, ambities en opgaven en gaat in op de vraag wat organisatorisch en inhoudelijk noodzakelijk is om stad en ommeland bereikbaar te houden.

Projectorganisatie

Hiertoe zal een gezamenlijke projectorganisatie worden opgericht, van bescheiden omvang. De organisatie kan klein zijn, doordat haar belangrijkste taak plannen en afstemmen is.

Centraal in de projectorganisatie staat de directeur Bereikbaarheid. Deze directeur is het gezicht, eerste aanspreekpunt en de eindverantwoordelijke van de samenwerkingsorganisatie. De directeur Bereikbaarheid heeft de opdracht om op basis van duidelijke en heldere criteria de bereikbaarheid in de komende jaren te waarborgen. Belangrijk onderdeel van de taken is om steeds in overleg met de projecten en belanghebbenden te zoeken naar oplossingen.

Maatschappelijke betrokkenheid

Naast de stevige inzet op communicatie, hechten we aan direct overleg met betrokken maatschappelijke partijen. Een adviescommissie voor het bedrijfsleven en de onderwijs- en dienstensector krijgt een vertegenwoordiging in de stuurgroep en daarmee een stem in de besluitvorming. In deze stuurgroep hebben verder gemeente, provincie, ProRail en Rijkswaterstaat zitting. Daarnaast komen er klankborden of platforms voor weggebruikers en voor bewoners, eveneens met een adviserende stem. Op die manier zijn behalve de eigenaren en beheerders van wegen en spoorwegen ook maatschappelijke sleutelorganisaties betrokken bij het project *Groningen Bereikbaar!*

Kosten en dekking

De samenwerking voor bereikbaarheid leidt tot efficiënte inzet van de budgetten uit de projecten, maar per saldo zijn extra inspanning en maatregelen nodig. De totale kosten van afstemming, communicatie, maatregelen en coördinatie voor de periode 2012 – 2020 zijn globaal geraamd op € 10 miljoen. In aanvulling daarop ontwikkelen we nu plannen voor verkeersmanagement en gedragsbeïnvloeding.

In het najaar van 2012 leggen we u een compleet financieringsvoorstel voor. Daaruit verstrekken we de directeur Bereikbaarheid budgetten.

Bestuurlijke aansturing

Er komen veel infrastructurele en bouwprojecten in uitvoering, met invloed op bereikbaarheid. Deze projecten kennen een eigen aansturingslijn, met vaak ook een eigen stuurgroep. Veel projecten tegelijkertijd betekenen nu al veel bestuurlijke en organisatorische drukte. Dat zal in de komende jaren zo blijven. We gaan daarom onderzoeken of we ook bestuurlijk en organisatorisch tot nauwere en efficiëntere samenwerking met onze regionale partners kunnen komen bij de uitvoering van de projecten. We gebruiken *Groningen Bereikbaar!* als overkoepelend thema voor verkenning.

Tot slot


We gaan aan de slag met een groot aantal, ingrijpende projecten en de inspanning om dat in goede banen te leiden zal niet gering zijn. Volledig zonder overlast zal dat ook niet lukken. Wij zijn er echter van overtuigd dat we met deze integrale en samenhangende aanpak stad en ommeland bereikbaar en verbonden kunnen houden.

Onderdeel van onze aanpak is ook het stimuleren en faciliteren van initiatieven die Groningen behalve bereikbaar ook aantrekkelijk houden. In dat verband staan wij positief tegenover het fietsevenement Rondje Ring. De stad zal dan minder goed bereikbaar zijn. Dat kan het inzicht vergroten in de vragen die rijzen bij een langere afsluiting van delen van wegen, en helpen bij het vinden van oplossingen daarvoor. Het kan ook bijdragen aan de promotie van Groningen als een bijzondere en aantrekkelijke stad, die aan de weg timmert.

We vertrouwen erop u zo 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



Grip op bereikbaarheid

Projectplan Groningen Bereikbaar!
24 april 2012

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Grip op bereikbaarheid

Projectplan Groningen Bereikbaar!

ing. N.J. van den Brink
drs. J.W.C. Voerman
ing. B.J. Zandhuis

Amersfoort, 24 april 2012
591405/NVB/IKG

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Aanpak	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Probleemanalyse	3
2.1	Analyse huidige situatie	3
2.2	Inventarisatie projecten	4
2.3	Beoordeling bereikbaarheid	4
3	Inzicht in bereikbaarheid	7
3.1	Wat is bereikbaarheid?	7
3.2	Thermometer	8
3.3	Niveau van bereikbaarheid	11
4	Aanpak	14
4.1	Slim plannen/bouwen	15
4.2	Verkeersmanagement	16
4.3	Openbaar Vervoer en Mobiliteitsmanagement	18
4.4	Communicatie: dialoog en voorlichting	20
5	Organisatie	26
5.1	Samenwerkingsopgave	26
5.2	Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!	28
	Bijlagen	
1.	Overzicht projecten 2012-2020	
2.	Overzicht projecten 2012-2020 per jaar	
3.	Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid	
4.	Raakvlakken projecten	
5.	Overzicht routes thermometer	
6.	Voorbeeld thermometer	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De stad Groningen staat aan de vooravond van ingrijpende ontwikkelingen in de stad. Het gaat zowel om infrastructuur als om andere bouwprojecten die in de periode 2012-2020 in uitvoering zijn.

De projecten gaan tijdens de realisatie de bereikbaarheid van 'stad en ommeland' beïnvloeden. Ingrijpende maatregelen zijn nodig om te komen tot een aanvaardbaar en beheersbaar niveau van de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de projecten.

De urgentie om te komen tot een integrale aanpak van de bereikbaarheid van stad en regio gedurende de periode van uitvoering wordt breed gedeeld. Structurele afstemming is noodzakelijk tussen de diverse projecten en met de huidige planning van het beheer. Daarnaast moeten ook de bedrijven en de inwoners van 'stad en ommeland' helderheid krijgen over wat er staat te gebeuren en welke oplossingen en alternatieven er zijn. Goede samenwerking tussen wegbeheerders is essentieel. Daarvoor is het nodig dat de huidige samenwerkingsvormen worden geprofessionaliseerd, opdracht- en taakomschrijvingen helder zijn en opschaling in besluitvorming vastgelegd worden.

1.2 Doel

Daarom is er gestart met het project Groningen Bereikbaar!, een eerste markeringpunt van de samenwerking is dit projectplan. Het doel van dit projectplan is om meer inzicht te geven in de omvang van de bereikbaarheidsproblematiek, zowel inhoudelijk als organisatorisch, en het op basis daarvan doen van een voorstel voor een gedragen aanpak om grip te krijgen op de bereikbaarheid van Groningen en deze structureel te waarborgen en verbeteren.

Om te komen tot een aanvaardbaar en beheersbaar niveau van bereikbaarheid van 'stad en ommeland' tijdens de realisatie van projecten is niet alleen structureel een projectoverstijgende netwerkaanpak van bijvoorbeeld de planning nodig. Ook de mogelijke alternatieven en een gecoördineerde inzet van maatregelen en communicatie moeten worden meegenomen om de hinder te beteugelen.

Regie en coördinatie onder de vlag Groningen Bereikbaar! draait in eerste instantie om projecten in de stad Groningen en directe omgeving.

Samenwerking met en in de regio is van belang, omdat veel reizigers en belanghebbenden in de regio wonen en/of werken en de communicatie en maatregelen ook voor deze groep moet worden ingezet.

Dit projectplan markeert de eerste fase, zodat gestart kan worden met het inhoudelijk en organisatorisch implementeren van Groningen Bereikbaar!. Het biedt daartoe een doorkijk naar de volgende stappen en de daarvoor benodigde investeringen.

1.3 Aanpak

Om inzicht te krijgen in de omvang van de problematiek zijn aan de hand van deskresearch, workshops en interviews met belanghebbenden de inhoudelijke en organisatorische 'speelvelden' geïnventariseerd. Daarbij is ook de gewenste situatie in kaart gebracht. Hiervoor is naast vragen vanuit de eigen regio, ook gebruik gemaakt van ervaringen in andere regio's. Door de huidige situatie met de gewenste situatie te confronteren is een concreet verbeterplan ontwikkeld. Dit is gebruikt als input voor dit projectplan.

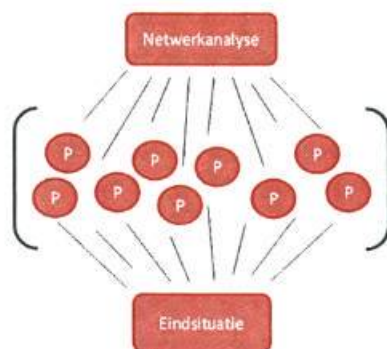
1.4 Leeswijzer

Het projectplan start in hoofdstuk 2 met de analyse van de bereikbaarheidsproblematiek zodat voor de volgende stappen inzicht is in de omvang daarvan en in de urgentie om grip te krijgen op de bereikbaarheid. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 inzicht in de term bereikbaarheid en de mogelijkheden om deze inzichtelijk te maken. Hoofdstuk 4 omschrijft de aanpak om de bereikbaarheidsproblematiek te beteugelen, gevolgd door de benodigde organisatorische ontwikkelingen in hoofdstuk 5.

2 Probleemanalyse

2.1 Analyse huidige situatie

De netwerkanalyse (2006) heeft geleid tot een grootschalig investeringsprogramma in het verkeer- en vervoernetwerk om de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen op korte en lange termijn te verbeteren. De projecten die hieruit voortvloeien zorgen als ze gereed zijn voor een verbetering van de bereikbaarheid. Tijdens de realisatie zorgen de projecten samen met het noodzakelijk onderhoud aan de infrastructuur en de bouwprojecten echter tijdelijk voor een 'dreigende' verslechtering van de bereikbaarheid.



Figuur 1. Schematische weergave problematiek tijdens de realisatie

In de huidige situatie wordt tijdens de realisatie op projectniveau gekeken naar de impact op de bereikbaarheid. Waar nodig stemmen de projecten onderling de plannen op elkaar af. Daarbij zijn het nu vaak de projecten onderling die de kaders bepalen en niet de verantwoordelijke netwerkbeheerders. De toename van de intensiteit en de impact van de projecten vraagt om noodzakelijke afstemming op projectoverstijgend netwerkniveau.

Het gaat hier om een permanente behoefte van een structurele organisatie om de 'dreigende' verslechtering van de bereikbaarheid tijdens de realisatie van projecten nu en in de toekomst aanvaardbaar en beheersbaar te houden. Om de gewenste bereikbaarheid te waarborgen heeft deze organisatie de taken om de uitvoering van projecten goed op elkaar af te stemmen, de inzet van maatregelen te coördineren en eenduidig te communiceren.

Om inzicht te krijgen in de impact op het projectoverstijgende niveau zijn alle bekende projecten geïnventariseerd en is een eerste beoordeling van de bereikbaarheid opgesteld.

2.2 Inventarisatie projecten

Om de gevolgen van de uit te voeren projecten, voor de periode 2012-2020, te bepalen zijn deze zo volledig mogelijk geïnventariseerd. Tijdens het al opgestarte planningsoverleg is de afgelopen maanden inzichtelijk gemaakt wanneer en waar gewerkt wordt (omvang, duur, aard en verkeershinder). Daarbij is ook gekeken naar de onderlinge raakvlakken tussen de projecten (afstemmen van de plannings). Hierdoor is inzicht verkregen in mogelijke conflicten en kansen, en wordt het mogelijk om 'slots' te bepalen voor het uitvoeren van de verschillende projecten. Schematisch zijn de volgende stappen gezet:



Figuur 2. Schematische weergave stappen inventarisatie planning projecten

Het resultaat van deze inventarisatie is weergegeven in bijlage 1. In een globale balkenplanning zijn alle projecten geïnventariseerd en staat per project aangegeven wanneer deze in uitvoering gaan en welke mogelijke hinder dit veroorzaakt. Op basis van de inventarisatie is in bijlage 2 per jaar een overzicht gegeven van de werkzaamheden met de verwachte verkeershinder. Daarbij is een beknopte analyse opgenomen en een planning per project per maand.

Voor de korte termijn (lopend jaar) is al een redelijk goed beeld te geven van de exacte periode van uitvoering en de verwachte verkeershinder. Voor projecten die op de lange termijn gaan plaatsvinden is de impact op de bereikbaarheid minder goed aan te geven. Van een groot deel van deze projecten zijn de uitvoeringsdetails nog niet bekend. Dit beeld komt overeen met het beeld in andere regio's en onderschrijft de permanente behoefte aan een organisatie die zorgt voor actuele plannings en een gecoördineerde inzet van maatregelen. Daardoor kunnen we omgaan met de onzekerheden in projecten.

2.3 Beoordeling bereikbaarheid

Op basis van de inventarisatie van alle projecten is een eerste beoordeling van de bereikbaarheid opgesteld op basis van 'expert judgement' aan de hand van de belangrijke bereikbaarheidsaspecten. Er is gekeken naar de aspecten doorstroming openbaar vervoer, bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen en aanrijtijden van nood- en hulpdiensten.

Daarbij is per jaar aangegeven of het een verslechtering, een gelijkblijvende, of een verbetering van de bereikbaarheid betreft. De volgende stap is om deze beoordeling verder uit te bouwen en te onderbouwen. In bijlage 3 is deze kwalitatieve beoordeling op de bereikbaarheid weergegeven. Uit de totale inventarisatie en de analyse per jaar komen de volgende knel- en aandachtspunten voor de bereikbaarheid naar voren:

1. **Projectenpiek vóór Aanpak Ring Zuid:** veel projecten zijn in 2013 en 2014 gepland voordat in 2015 de Aanpak Ring Zuid in uitvoering gaat. Dit zorgt echter al in 2013/2014 voor een stapeling van projecten, die een flinke impact op de bereikbaarheid van de stad heeft. Nader bekeken moet worden of die impact nog acceptabel is, of dat het nodig is projecten meer te spreiden.
2. **Bereikbaarheid binnenstad:** in de periode van 2013 tot en met 2015 wordt op meerdere plaatsen gelijktijdig gewerkt aan bouw- en infrastructuur op routes die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad, vooral vanuit zuidelijke richting voor auto en openbaar vervoer komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Dit vergt nadere afstemming en coördinatie om de bereikbaarheid van de binnenstad en het station te waarborgen.
3. **Binnenstad:** ook in de binnenstad worden in de periode 2012-2017 meerdere projecten gerealiseerd. Hierdoor zal niet alleen de bereikbaarheid van het centrum (en het UMCG) onder druk komen te staan, maar ook aspecten als leefbaarheid en aantrekkelijkheid moeten hier nadrukkelijk aandacht krijgen. Het hiervoor al opgezette coördinatieteam krijgt een nauwe relatie met de stedelijke bereikbaarheid.
4. **Openbaar vervoer:** de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van rondom het station en de binnenstad is een apart knelpunt. Op het merendeel van de belangrijkste buscorridors (o.a. Peizerweg en Europaweg) vinden werkzaamheden plaats die tot extra rijtijd gaan leiden.
5. **Aanpak Ring Zuid:** er zijn meerdere, sterke koppelingen met de Aanpak Ring Zuid gesignaleerd (in bijlage 4 visueel aangegeven):
 - het is evident dat de geplande werkzaamheden op de Ring Oost en Noord gereed moeten zijn voordat de Aanpak Ring Zuid van start gaat. De Ringweg is namelijk veruit de belangrijkste omleidingsroute. Dit geldt ook voor het Sontwegtracé.
 - als de diverse (bus)maatregelen nog niet gereed zijn mag de Aanpak Ring Zuid nog geen grote verkeershinder veroorzaken. De doorstroming van openbaar vervoer en hulpdiensten kan dan waarschijnlijk niet gewaarborgd worden en er kan geen alternatief worden aangeboden.

6. **Ring Noord/Oost:** op de oostelijke en noordelijke ringweg vinden veel werkzaamheden gelijktijdig plaats. Beide trajecten zijn ook elkaars omleidingsroutes. Daarom moet onderzocht worden hoe groot de te verwachten cumulatieve hinder op beide trajecten is.
7. **Hulpdiensten:** voor de geplande werkzaamheden aan de Sontweg en de Europaweg moet nader gekeken worden naar de bereikbaarheid van de hulpdiensten (vooral brandweer en UMCG) en het bestemmingsverkeer van/naar de omgeving van het Sontplein en IKEA.
8. **Spoorkruisingen:** de geplande werkzaamheden aan de spoorkruisingen vragen in oost west richting om bijzondere aandacht. De spoorwegovergang Esperantostaat kan bijvoorbeeld niet gelijktijdig met het Herewegviaduct worden afgesloten.

De grote projecten (Regiotram, Aanpak Ring Zuid en spoor) zullen naar verwachting grote impact hebben op de bereikbaarheid. Consortia die de projecten realiseren hebben de opdracht de hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Op dit moment is nog niet exact aan te geven wanneer, waar en hoe groot de impact op de bereikbaarheid zal zijn. Enerzijds omdat de aanbestedingswijzen ruimte laten aan de marktpartijen om het werk in te richten en anderzijds, omdat de spoorprojecten en Aanpak Ring Zuid zich ook nog in de ontwerpfase bevinden. Deze onzekerheden vergen een continue aandacht om zowel nog bij te kunnen sturen, als te kunnen anticiperen op de consequenties.

Vervolg
Om goed te kunnen anticiperen en sturen moet de planning continu worden geactualiseerd. Nadere uitwerking van de raakvlakken en onzekerheden in de planning moeten inzichtelijk worden. Ook moeten projecten zich aan gemaakte afspraken confirmeren.

3 Inzicht in bereikbaarheid

De analyse van de problematiek geeft globaal inzicht in de omvang van de hinder en de impact daarvan op de bereikbaarheid die 'stad en ommeland' te wachten staat tijdens de realisatie van de diverse projecten. De analyse roept tevens de behoefte op meer grip te krijgen op de omvang van de problematiek. Daarvoor is de definitie van bereikbaarheid bepaald en zijn handvatten nodig om deze problemen te beteugelen.

3.1 Wat is bereikbaarheid?

Om beter zicht te krijgen op de omvang van de hinder en de impact daarvan op de bereikbaarheid, is het nodig om één gemeenschappelijke 'taal' voor bereikbaarheid af te spreken. Door de probleemanalyse wordt deze behoefte versterkt.

Waar project A nu spreekt over 'matige verkeershinder' wordt door project B een geavanceerd verkeersmodel gebruikt om de 'voertuigverliesuren' te bepalen. Het gelijktijdig uit te voeren project C spreekt over 'reistijdvertraging' op bepaalde routes. De raakvlakken van deze projecten zijn niet eenduidig te bepalen, om nog maar niet te spreken over projecten D en E waar de hinder 'nog onbekend' is.

Bovenstaand fictieve voorbeeld is een goede weergave van de huidige situatie, alleen zijn er in de praktijk nog veel meer projecten. Dit onderschrijft de behoefte om één 'taal' af te spreken. Op basis van ervaringen in andere regio's en relevante richtlijnen en publicaties is een analyse gemaakt van kansrijke 'talen' die op het gebied van bereikbaarheid toegepast worden. Om een keuze te maken voor de juiste 'taal' voor de situatie in Groningen is het belangrijk om te bepalen welke indicatoren van bereikbaarheid (doelgroepen en vervoerswijzen) opgenomen moeten worden. Voor de bereikbaarheid van Groningen zijn de volgende indicatoren te onderscheiden:

- aanrijtijden van nood- en hulpdiensten
- bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen
- doorstroming openbaar vervoer
- beschikbaarheid fietsroutes
- doorstroming autoverkeer (inclusief vrachtverkeer)
- bereikbaarheid per spoor
- ongewenst gebruik/sluipverkeer
- veiligheid.

Aan de hand van bovenstaande indicatoren en de analyse van de kansrijke 'talen' komt de maat **reistijd** eenduidig naar voren.

Reistijd is toepasbaar voor alle indicatoren en is ook voor communicatie een geschikte maat die aansluit op de beleving van gebruikers.

Om de impact op de bereikbaarheid aan de hand van de maat reistijd inzichtelijk te maken voor de verschillende indicatoren is de bereikbaarheidsthermometer voor Groningen Bereikbaar! ontwikkeld.

3.2 Thermometer

In de bereikbaarheidsthermometer voor Groningen Bereikbaar! zijn de indicatoren opgenomen waarop getoetst wordt als het gaat om het in beeld brengen van de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is onderscheid gemaakt naar kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren. De maat reistijd is vertaald in de volgende te kwantificeren indicatoren van de thermometer:

- reistijden nood- en hulpdiensten (aanrijtijden)
- reistijden openbaar vervoer
- reistijden van/naar bestemmingen
- reistijden op hoofdroutes (doorstroming).

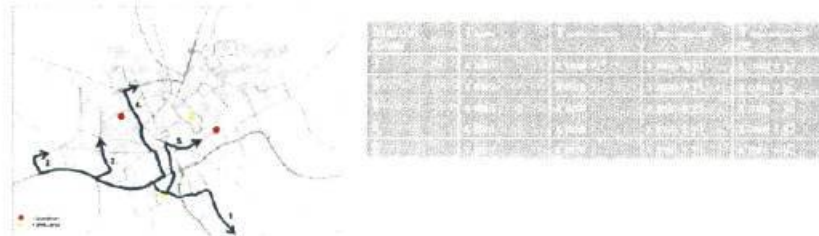


In aanvulling op de kwantitatieve indicatoren worden de beschikbaarheid van fietsroutes, de bereikbaarheid per spoor en veiligheid inzichtelijk gemaakt. Voor het ongewenste gebruik van routes (sluipverkeer) kan net als voor de kwantitatieve indicatoren gebruikt worden gemaakt van een verkeersmodel en metingen. Daarbij wordt de toename van intensiteiten op een aantal situatie-specifieke locaties bepaald.

Om de reistijden voor de eerste vier kwantitatieve indicatoren te bepalen is een basisopzet gemaakt voor de verschillende relaties per indicator die relevant zijn. Op basis hiervan is het mogelijk om de reistijden voor de reguliere situatie (zonder werkzaamheden) modelmatig te gaan vergelijken met de situatie tijdens de realisatie van verschillende projecten. Per indicator staat hier aangegeven op welke relaties de reistijd beoordeeld wordt.

Reistijden nood- en hulpdiensten

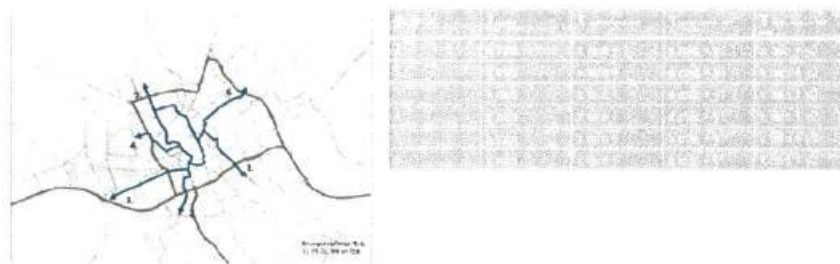
Voor de nood- en hulpdiensten geldt dat is afgesproken dat de reistijden voor de brandweer en ambulancedienst eenduidig zijn te bepalen vanaf vaste posten. Voor de politie is geen vaste locatie voor vertrek van toepassing maar geldt dat een locatie/gebied altijd vanuit minimaal één invalsroute bereikbaar moet zijn. In figuur 3 is ter illustratie een visualisatie (en tabel) gegeven van de uitrukroutes vanaf het Martiniziekenhuis.



Figuur 3. Visualisatie voorbeeld reistijden nood- en hulpdiensten

Reistijden openbaar vervoer (prioritaire routes)

Om de impact van de werkzaamheden te bepalen voor het openbaar vervoer worden de reistijden inzichtelijk gemaakt op de belangrijkste OV corridors in Groningen. In figuur 4 staan de belangrijkste corridors gevisualiseerd en is een voorbeeld van de uitkomstentabel gegeven.



Figuur 4. Visualisatie voorbeeld reistijden openbaar vervoer op corridors

De exacte routes worden in afstemming met het OV bureau bepaald, waarna op basis van logs van actuele reistijden, via het OV bureau, de huidige situatie in beeld wordt gebracht. Vervolgens kan met het verkeersmodel de toename van de reistijd worden bepaald.

Reistijden van/naar belangrijke bestemmingen

De bereikbaarheid van de dynamo's is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheidsthermometer. De reistijden van en naar deze dynamo's zijn essentieel voor het functioneren van de stad en regio. Vanuit de belangrijkste invalswegen (A7, A28, N46, N355, N360, N361) worden met het verkeersmodel de reistijden bepaald voor de reguliere en tijdelijke situaties.

In figuur 5 staan de routes voor het centrum gevisualiseerd. In de bijlage 5 zijn ook voor de overige dynamo's de routes voor het bepalen van de reistijden weergegeven.



Figuur 5. Visualisatie voorbeeld reistijden van/naar centrum

Reistijden op hoofdroutes

Goede doorstroming op belangrijke routes in en door het gebied is essentieel voor de bereikbaarheid van de stad en regio. De reistijden voor de ring Groningen en de belangrijkste invalsroutes (A7, A28, N46, N355, N360, N361) worden inzichtelijk gemaakt met behulp van het verkeersmodel. In figuur 6 staan de belangrijkste routes aangegeven.



Figuur 6. Visualisatie voorbeeld reistijden op hoofdroutes

In de nadere uitwerking van de thermometer worden ook de belangrijkste gemeentelijke hoofdroutes opgenomen.

Fietsroutes, veiligheid, sluipverkeer

Bij het waarborgen van de bereikbaarheid is het belangrijk om kwalitatieve indicatoren voor fietsroutes, veiligheid en sluipverkeer op te nemen in de beoordelingsmethodiek.

Vervolg

Aan de hand van de voorgaande beschrijving wordt de bereikbaarheid kwantitatief en kwalitatief beoordeeld. In overleg met belanghebbenden wordt deze in de komende periode verder uitgewerkt.

Naast de bepaling van het niveau van bereikbaarheid vooraf met behulp van een verkeersmodel, moet ook gekeken worden naar het waarborgen van de bereikbaarheid in de praktijk.

Door gebruik te maken van verkeersinformatie uit bestaande bronnen als de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, meetsystemen ten behoeve van verkeersmanagement, gegevens uit verkeerslichten en informatie van het OV bureau, is het mogelijk de praktijksituatie te monitoren. In de komende periode wordt hiervoor een voorstel nader uitgewerkt.

3.3 Niveau van bereikbaarheid

Nu de belangrijkste indicatoren voor bereikbaarheid, de maat reistijd en de methodiek gedefinieerd zijn, is het van belang het aanvaardbare en beheersbare niveau van bereikbaarheid te bepalen (wat zijn de ambities, de doelen, maar ook de grenzen van bereikbaarheid).

Kaders en randvoorwaarden

Bij het sturen op bereikbaarheid is het essentieel ook de randvoorwaarden ten aanzien van andere aspecten te hanteren. Een bereikbare stad draait niet alleen om bereikbaarheid. Er moet rekening worden gehouden met:

- leefbaarheid: kwaliteit leefomgeving, sluipverkeer, economische bedrijvigheid/logistiek, etc.
- veiligheid: verkeersveiligheid op kruispunten en routes, omleidingroutes vervoer gevaarlijke stoffen, etc.
- juridische: relatie met gemeentelijke nota 'Bouwhinder', etc.

Voor de bereikbaarheid is hierna een uitwerking van de kaders gegeven. De samenhang met de genoemde overige aspecten moet nog verder worden verdiept en uitgewerkt.

Indicatoren bereikbaarheid

Op basis van informatie van het verkeersmodel Groningen Plus van de reguliere situatie en recente metingen in en rond Groningen is voor een aantal indicatoren de referentiesituatie bepaald. In bijlage 6 staan de resultaten van deze conceptberekeningen. Deze berekeningen zijn gebruikt om in te schatten of de voorgestelde grenswaarden reëel zijn.

In de komende periode moet de referentiesituatie voor alle indicatoren van de thermometer worden bepaald en moet ook de haalbaarheid van de gestelde grenswaarden verder worden getoetst (iteratief). Op basis van de referentiesituatie is de verslechtering te bepalen die per indicator aanvaardbaar is. Per onderdeel van de thermometer is het minimale of aanvaardbare niveau van bereikbaarheid hier aangegeven.

Nood- en hulpdiensten

Wettelijk bepaalde aanrijtijden zijn de norm voor de thermometer. De reistijden voor de brandweer en ambulancedienst zijn eenduidig te bepalen vanaf vaste posten.

Voor ambulancediensten geldt de norm binnen 15 minuten ter plaatse en binnen 45 minuten weer retour. Voor de brandweer geldt op hoofdlijnen per type bestemming een aangepaste norm:

- van Mesdag/Poortje, woningen boven winkels = 5 minuten
- portiekwoningen, minder zelfredzame = 6 minuten
- winkels, scholen, zorginstellingen = 8 minuten
- kantoren, industrie, sport = 10 minuten
- overig = 10 minuten.

Voor de politie is geen vaste locatie voor vertrek van toepassing, maar geldt dat een locatie/gebied altijd vanuit minimaal één invalsroute bereikbaar moet zijn. Dit is daarom een meer kwalitatieve toets.

Openbaar vervoer

In samenspraak met het OV bureau moet worden bepaald dat de extra reistijd op de belangrijkste corridors, conform de thermometer, niet meer dan een nog vast te stellen aantal minuten bovenop de reguliere dienstregeling mag bevatten.

Belangrijke bestemmingen

Voor wat betreft de bereikbaarheid van de belangrijke bestemmingen geldt dat de extra reistijd van én naar de diverse locaties bovenop de reguliere reistijd mag toenemen. De grenswaarde hiervoor moet op basis van de metingen en modelruns nader bepaald worden. Daarbij wordt wel onderscheid gemaakt naar het aantal gehinderde en kan in overleg worden besloten om een bepaalde bestemming prioriteit te geven boven een andere.

Doorstroming

Ook voor de doorstroming op de hoofdroutes (A7, A28 en Ring) geldt dat de extra reistijd in beide richtingen mag toenemen bovenop de reguliere reistijden. In andere regio's zijn positieve ervaringen opgedaan met de grenswaarde van 10 minuten extra reistijd ten opzichte van de reguliere situatie. Dit geldt vooralsnog voor de complete dagperiode op zowel werk- als weekenddagen. Bij de verdere uitwerking kan worden gekozen om de grenswaarde vooral van toepassing te verklaren voor de kritische (spits)periodes.

Sluipverkeer

Voor het ongewenste gebruik van routes (sluipverkeer) kan ook gebruik worden gemaakt van het verkeersmodel. Daarbij wordt de toename van intensiteiten op specifieke locaties bepaald. De maximale toename op routes wordt afhankelijk gesteld van de functie van die route in het wegennet en van de beschikbare restcapaciteit.

Overige indicatoren

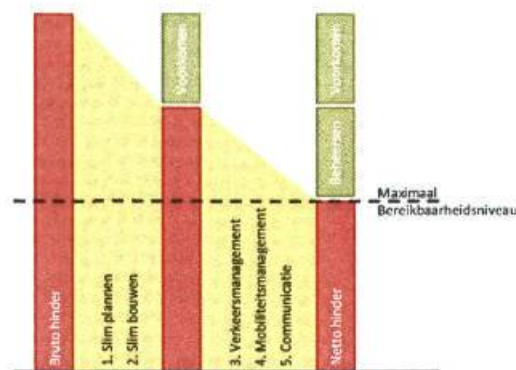
De overige indicatoren worden kwalitatief ingevuld en kennen daarom geen grenswaarden. In algemene zin geldt dat aan de veiligheid geen concessies gedaan worden en er dus geen verslechtering mag optreden. Voor onderbrekingen in fietsroutes moeten tijdelijke omleidingen ingesteld worden waardoor de maximale omrijfactor 1,5 mag worden.

Vervolg

De grenswaarden voor de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer zijn vast en randvoorwaarden voor alle projecten. De grenswaarden voor het niveau van bereikbaarheid voor de belangrijke bestemmingen en doorstroming hoofdroutes zijn ook uitgangspunt. De grenswaarden sluiten aan bij de werkwijzen die in andere regio's worden gehanteerd. Deze vormen samen met de uitgewerkte methodiek de kaders voor Groningen Bereikbaar!. Nadere inhoudelijke uitwerking is nodig, waarbij ook zicht moet komen op de technische, financiële en maatschappelijke (on)mogelijkheden en consequenties van de grenswaarden.

4 Aanpak

Naast inzicht in de omvang van de problematiek is er ook behoefte aan handvatten om de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor Groningen Bereikbaar! is een procesaanpak ontwikkeld om de bereikbaarheidsproblematiek te beteugelen. Door te sturen op het voorkomen van hinder enerzijds en het beheersen van hinder anderzijds is het mogelijk om grip te krijgen en te houden op de bereikbaarheid. In figuur 7 staat de aanpak schematisch gegeven.



Figuur 7. Aanpak voorkomen en beheersen hinder

Volgens het principe 'voorkomen is beter dan genezen' start het proces om de bereikbaarheid te waarborgen met het slim plannen (1) en slim bouwen (2) van projecten. Door het projectoverstijgend plannen van projecten wordt bij uitstek voorkomen dat ongewenste situaties gaan plaatsvinden. Daarbij komt dat in dit stadium (nog ruim voor aanvang van de projecten) er ook nog mogelijkheden zijn waarin de randvoorwaarden voor de bouw van een project meegegeven kunnen worden. Een deel van de projecten is echter al in de aanbesteding of uitvoering. Daarvoor zijn de mogelijkheden om slim te plannen en te bouwen dan ook beperkter.

Na het voorkomen van de hinder kan aan de hand van de thermometer worden bepaald of het niveau van bereikbaarheid aanvaardbaar is en binnen de gestelde grenzen valt. Indien het niveau nog niet voldoet aan de gestelde eisen kan gericht worden ingezet op beheersmaatregelen. Door gecoördineerde inzet van verkeersmanagement (3), mobiliteitsmanagement (4) en communicatie (5) wordt de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau gebracht.

De thermometer is dus cruciaal in de aanpak (rode balken) en nodig om de mate van bereikbaarheid te bepalen, zodat gericht ingezet kan worden op het voorkomen en beheersen van de bereikbaarheid.

De huidige situatie van de onderdelen van de procesaanpak staan hier per stap nader toelicht, inclusief de benodigde ontwikkelingen per stap.

4.1 Slim plannen/bouwen

Parallel aan het opstellen van dit projectplan is al gestart met het organiseren en professionaliseren van de afstemming van projecten. Hiertoe is een breed planningsoverleg opgestart. De beschikbare planningsaanpakken zijn aangevuld met nieuwe projecten en informatie over projecten. Om de informatie van de projecten nu en in de toekomst eenduidig te verzamelen is een 'intake' formulier voor projecten opgesteld en uitgezet binnen de betrokken organisaties.

De hinder van de diverse projecten is gecategoriseerd als: geen hinder, beperkte hinder, ernstige hinder, afsluiting of hinder onbekend. Op basis van de thermometer en een standaard 'intake' formulier moet de komende tijd de stap worden gezet in het nader kwantificeren en kwalificeren van de impact op de bereikbaarheid. Aan de gemaakte planningsafspraken dienen de projecten zich te conformeren. Van deze slots in de planning kan uitsluitend ruim voor de start van het project en met een goede onderbouwing afgeweken worden. De definitie van ruim en onderbouwing wordt nader uitgewerkt.

De kern van het planningsoverleg is de verantwoordelijkheid van de netwerkbeheerders (Rijkswaterstaat, gemeente, provincie en Prorail). In aanvulling daarop is er een brede afstemming waarbij naast de netwerkbeheerders juist ook de planners van projecten aanwezig zijn. Zo ontstaat een juiste focus op de belangen (netwerken) vanuit Groningen Bereikbaar!. In het overleg met de projecten wordt ingezoomd op de projecten en de knelpunten die geconstateerd zijn door de netwerkbeheerders.

Vanuit het denken in netwerken moet ook de slag worden gemaakt van sturen op korte termijn (operationeel) naar het integraal plannen op korte en lange termijn (strategisch). Hierdoor ontstaat regie op netwerkniveau en grip op de bereikbaarheid. Daarbij biedt het inzicht in de planningsaanpakken op lange termijn, kansen voor combineren van werkzaamheden, of het meenemen van aanvullende maatregelen (die voor een ander project noodzakelijk of gewenst zijn – bijvoorbeeld extra capaciteit op een omleidingroute). Ook de coördinatie op de inzet van maatregelen is mogelijk vanuit de overall planning.

In paragraaf 2.3 is de eerste beoordeling van de bereikbaarheid gedaan op basis van 'expert judgement'. Hiermee is op hoofdlijnen inzicht gegeven in de bereikbaarheid van de stad en de regio de komende jaren.

Deze analyse bevestigt de 'angst' voor bereikbaarheidsproblemen de komende jaren en versterkt de behoefte aan het doorontwikkelen van de bereikbaarheids-thermometer. De score op de thermometer is belangrijke informatie voor de afstemming van projectenplanning.

Met behulp van het Groningen Plus Verkeersmodel (statisch) wordt de komende periode gerekend aan de bereikbaarheid in termen van reistijden. Hiermee is meer kwantitatief in beeld te brengen hoe groot de hinder de komende jaren naar verwachting gaat zijn. Om dit goed te kunnen vertalen naar een verslechtering van reistijden, is de doorontwikkeling van het Groningen Plus Verkeersmodel met een dynamische rekenmodule noodzakelijk.

4.2 Verkeersmanagement

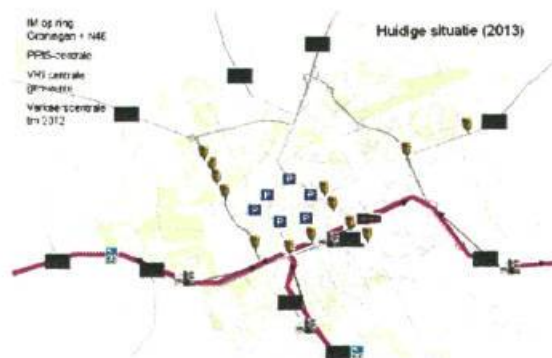
In de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen Assen is verkeersmanagement een onmisbaar onderdeel. De gemeentelijke en provinciale hoofdwegen komen uiteindelijk samen op de A7, de A28 en de Ring Groningen. Daarmee staat of valt de bereikbaarheid van Groningen met een goede doorstroming op die wegen. Dat maakt het wegennetwerk kwetsbaar. Verkeersmanagement is noodzakelijk om die kwetsbaarheid te verminderen en het netwerk robuuster te maken.

Ontwikkeling verkeersmanagement Groningen

Voor verkeersmanagement in Groningen is het nodig te beschikken over maatregelen om de beschikbare wegcapaciteit goed te benutten, om verkeer om te kunnen leiden door bij ongevallen en pechgevallen de weg snel weer vrij te kunnen maken en het verkeer direct te informeren, door zo nodig het verkeer te kunnen doseren op plekken waar het minder in de weg staat als er verderop op de route een probleem is, en door bij evenementen mensen via vooraf afgesproken routes naar de beschikbare parkeervoorzieningen te kunnen leiden. Maar verkeersmanagement is ook de bus op drukke wegen eigen stroken of banen te geven, mensen te informeren of er nog plaats is op de P+R locaties en over hoeveel minuten de eerstvolgende bus daar vertrekt. De leefbaarheid kan worden gediend door verkeer al op de Ring naar bepaalde parkeerroutes te sturen.

Achter de schermen leunt dit op het meten en observeren van de actuele verkeerssituatie op de weg; op mensen in een verkeerscentrale die de situatie in Groningen volgen en de maatregelen langs de kant van de weg kunnen aansturen, die contact onderhouden met weginspecteurs, hulpdiensten, sleepdiensten, draaiboeken die klaar liggen en waarin is vastgelegd op welke manier het verkeer gestuurd en geleid wordt in de verschillende situaties die zich, soms dagelijks, soms incidenteel voor kunnen doen, en het frequent evalueren en bijstellen van die draaiboeken, in overleg tussen de verkeerscentrale, de wegbeheerders en de nood- en hulpdiensten.

In 2012/2013 wordt al veel gerealiseerd. Zie figuur 8 voor de stand van zaken in 2013. De organisatie waar dit op moet steunen is echter nog maar provisioneel geregeld en deels gebaseerd op tijdelijke rijksbijdragen.



Figuur 8. Overzicht basispakket verkeersmanagement

Versnellen en versterken

De komende acht jaar wordt het infrastructuurnetwerk extra onder druk gezet door het vele werk in uitvoering. Juist nu is het noodzakelijk de situatie goed in de gaten te houden, te kunnen ingrijpen en de weggebruiker goed te kunnen informeren. Daarom moeten versneld een aantal aanvullende maatregelen worden genomen. Dit bestaat nog voor een deel uit maatregelen langs de kant van de weg. Veel belangrijker is echter dat het inwinnen en verwerken van de informatie, de bemensing van de verkeerscentrale, het opstellen/evalueren/bijstellen van draaiboeken, alsook de organisatie van incident management structureel geregeld worden.

Opgave

Eind april wordt in het directeurenoverleg Groningen Bereikbaar! een voorstel Verkeersmanagement Groningen Bereikbaar! besproken. Dat voorstel is dan al ambtelijk afgestemd met wegbeheerders, het OV bureau en nood- en hulpdiensten. Het voorstel wordt ontwikkeld in een samenwerking tussen de verkeersspecialisten in het team bereikbaarheid Aanpak Ring Zuid en het team Groningen Bereikbaar!. Het investeringsvoorstel doet aanspraak op financiële middelen van de betreffende wegbeheerders en een bijdrage vanuit het programma Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Na besluitvorming in de stuurgroep Groningen Bereikbaar! kan in het najaar 2012 besluitvorming plaatsvinden in met name de colleges, Raad en Staten van gemeente, provincie en het Rijk. De realisatie/implementatie wordt voorzien voor 2013/2014. De implementatie van het investerings- en organisatievoorstel verkeersmanagement wordt vanuit Groningen Bereikbaar! gecoördineerd.

In afstemming met het bovengenoemde investerings- en organisatievoorstel wordt een separaat voorstel Projectsamenwerking Maatregelen Verkeersmanagement Aanpak Ring Zuid ontwikkeld met specifieke aanvullende maatregelen ten laste van het projectbudget van de Aanpak Ring Zuid.

4.3 Openbaar Vervoer en Mobiliteitsmanagement

Het Openbaar Vervoer ondervindt niet alleen hinder van de werkzaamheden, maar kan ook worden ingezet als alternatief voor de auto. Hierover vindt intensief overleg plaats met het OV-bureau.

Het mobiliteitsmanagement in en rond Groningen is tot op heden belegd bij de Regio Groningen Assen. Binnen de regio wordt door de verschillende overheden actief samengewerkt met het bedrijfsleven. Deze samenwerking is formeel vastgelegd in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen Assen.

Het convenant biedt een gemeenschappelijk kader voor de samenwerking en legt de huidige en toekomstige partners de inspanningsverplichting op om te komen tot concrete en bindende afspraken. Dit met als doel om te komen tot een structurele reductie van 5% in het aantal autokilometers voor zakelijk en woon-werkverkeer.

Om deze doelstelling te realiseren is het programma mobiliteitsmanagement ontwikkeld dat op hoofdlijnen vier pijlers bevat:

- slimmer reizen: investering in tangentiële busverbindingen
- slimmer werken: nadrukkelijk inzet op het MKB
- fiets: het bevorderen van fietsgebruik
- educatie: voorlichting en educatie aan verschillende doelgroepen.

Het programma richt zich specifiek op de werkgevers in de regio door hen te faciliteren en gericht te informeren over de mogelijkheden tot slimmer werken en slimmer reizen. De inzet, zoals in het convenant is aangegeven, is dat uiteindelijk 40.000 werknemers uit de regio meedoen aan het programma. Op dit moment zijn er circa dertig convenantpartners, vooral de grote werkgevers uit de regio en hiermee omvat het programma 30.000 werknemers. Voor het programma is voor de periode 2011-2012 een budget van 2 miljoen beschikbaar. Na 2012 is nog geen budget voorzien.

Centraal in de aanpak is de vraaggerichtheid: eerst de vraag, dan het aanbod. Daarbij wordt gericht op die vragen die (in potentie) spelen bij bedrijven en organisaties. Vervolgens wordt gezocht naar het aanbod. Daarbij heeft het programma een initiërende, adviserende en faciliterende rol en de uitvoering ligt bij de werkgevers en werknemers. De nulmetingen in het kader van de monitoring zijn vrijwel afgerond en de eerste mobiliteitsplannen zijn op bedrijfsniveau gereed.

Om vast te stellen of het programma bijdraagt aan de geformuleerde doelstellingen, is een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma opgezet. Dit programma omvat, naast een nulmeting, een eindmeting in 2013.

Huidige organisatie

Het programma mobiliteitsmanagement wordt aangestuurd vanuit de publiek-private samenwerking via het Platform Mobiliteitsmanagement. In het Platform Mobiliteitsmanagement zitten, naast vertegenwoordigers vanuit de Regio Groningen Assen, Rijkswaterstaat, VNO/NCW, het MKB en de KvK. De stuurgroep Regio Groningen Assen fungeert als formeel opdrachtgever. De feitelijke organisatie van het programma mobiliteitsmanagement ligt binnen het Programmabureau Regio Groningen Assen waarbij het programma met een eigen identiteit in de markt is gezet. Het kernteam mobiliteitsmanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering en legt verantwoording af aan het Platform Mobiliteitsmanagement.

Inhoudelijke opgave

De huidige convenantpartners zijn vooral grote ondernemingen en (semi) overheidsinstellingen. Kleinere bedrijven worden niet of nauwelijks bereikt. Om mobiliteitsmanagement effectief in te zetten voor de bereikbaarheid van de stad Groningen, is het wenselijk om de werkgeversbenadering uit te breiden met een aanpak gericht op:

1. gebieden
2. evenementen
3. bezoekers van de binnenstad.

Bij de gebiedsgerichte benadering worden op basis van de bereikbaarheidskenmerken van het gebied en de daar gevestigde bedrijven op maat gesneden maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd.

De komende maanden wordt de inhoudelijke opgave, in het kader van het Rijksprogramma Beter Benutten, nader uitgewerkt in de vorm van een werkprogramma inclusief financieringsvoorstel voor de jaren 2013-2014. In juni 2012 wordt het programma ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Organisatie opgave

Zoals hiervoor beschreven is het voor de bereikbaarheid van de stad Groningen gewenst om een structureel vervolg te geven aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Gezien de samenhang met de bereikbaarheid van de stad Groningen zal gezamenlijk met de partijen rondom het platform Mobiliteitsmanagement worden verkend hoe de organisatie voor het vervolg wordt vormgegeven, gericht op een effectieve en efficiënte inzet en organisatie van mobiliteitsmanagement. Hiertoe zal voor de zomer van 2012 een voorstel voorgelegd worden aan de stuurgroep.

4.4 Communicatie: dialoog en voorlichting

Inwoners, bedrijven, organisaties en gebruikers van wegen en spoor in en rond de stad Groningen krijgen steeds meer informatie over de afzonderlijke bouw- en bereikbaarheidsprojecten in de stad: RegioTram, Forum, Aanpak Ring Zuid, Oostwand Grote Markt, nieuwbouw UMCG en aanpak overige ringwegen, om de grootste te noemen. Die stroom informatie zal de komende jaren toenemen, evenals het aantal afzenders van die informatie (voorlichting). In veel gevallen betrekken de projecteigenaren partijen uit de omgeving intensief bij het vormgeven van hun plannen. Omgevingspartijen ontvangen dus niet alleen veel informatie, de afzonderlijke projecten vragen hen ook met grote regelmaat informatie te geven en de dialoog aan te gaan over het ontwikkelen en realiseren van plannen. Dat alles betekent een grote en groeiende belasting voor veel bedrijven, organisaties en bewoners. De opgave voor de communicatie van het programma Groningen Bereikbaar! is om te zorgen voor goede coördinatie van deze informatiestromen.

Doelen en uitgangspunten van communicatie

Daarbij kunnen de volgende doelen worden onderscheiden:

- bijdragen aan een soepel proces van realisatie van alle projecten en activiteiten, door het stroomlijnen en waar mogelijk bundelen van de communicatie met omgevingspartijen en gebruikers van wegen en rails in en rond de stad
- het versterken van vertrouwen in de samenwerking tussen de bij de projecten betrokken opdrachtgevers en opdrachtnemers
- het vergroten van de effectiviteit van de communicatie van de afzonderlijke projecten, door het gezamenlijke doel van de projecten over het voetlicht te brengen
- het vergroten van de effectiviteit van verkeers- en mobiliteitsmanagement, dat voor een groot deel is gericht op het informeren en beïnvloeden van werknemers.

Bij het uitwerken van de communicatiestrategie zal gebruik worden gemaakt van ervaringen die elders zijn opgedaan met vergelijkbare vraagstukken; onder meer in Utrecht (Utrecht Bereikbaar), Amsterdam (Noord-Zuidlijn), Delft (Spoorzone) en Leeuwarden (Vrij Baan).

Daarnaast zullen sleutelpersonen en organisaties worden geconsulteerd over hun eigen wensen ten aanzien van de communicatie. Aandachtspunt daarbij is onder meer hoe de communicatie over Groningen Bereikbaar! kan worden afgestemd op vaste afspraken die de deelnemende partijen al hebben op communicatiegebied. Rijkswaterstaat bijvoorbeeld, gebruikt een vast 0800-nummer voor de beantwoording van publieksvragen en hanteert vaste motto's als van A naar Beter en Minder Hinder. En uiteraard hebben alle deelnemers hun eigen huisstijl. De inzichten die de gespreksronde hierover opleveren worden gevoegd bij de eigen uitgangspunten op communicatiegebied.

Het belangrijkste uitgangspunt is dat de communicatie krachtig, slank en slim moet zijn: we maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande kanalen/middelen, proberen die te stroomlijnen en voegen pas middelen toe als er een duidelijk tekort is. Een ander uitgangspunt is dat een gezamenlijke stijl wordt ontwikkeld. Die omvat een beeldmerk met motto, en ook handvatten voor het taalgebruik. Dat laatste is gewenst om in gesprek te geraken en te blijven en om te voorkomen dat het ingewikkelde jargon van de wereld van bestuurlijke besluitvorming, aanbesteding en spoor- en wegontwerp leidt tot een Babylonische spraakverwarring. Het te ontwikkelen beeldmerk is beeldbepalend. In het publiek krijgt het evenveel of meer aandacht dan de beeldmerken van de afzonderlijke projecten en hun afzenders; afhankelijk van het primaire doel van de communicatie. Bij publieksvoorlichting over de uitvoering van werkzaamheden kan dat anders zijn (meer nadruk) dan bij communicatie ten behoeve van de participatie/dialog over het specifieke project (minder nadruk).

Openheid, openbaarheid en toegankelijkheid is een ander vitaal uitgangspunt: alle communicatie is duidelijk, actueel, feitelijk juist en proportioneel. De grondtoon bij de communicatie is zakelijk en neutraal. Dat is bevorderlijk voor een goede dialoog en een soepel proces van planrealisatie. Uitzondering is de communicatie die is gericht op het beïnvloeden van het reis- en verkeersgedrag. Die kan een andere, meer op overtuigen en minder op alleen informeren, gerichte toon hebben.

Doelgroepen van communicatie

Iedere inwoner van de stad Groningen, bijna iedere inwoner van omliggende gemeenten, talloze bezoekers van de stad en vrijwel ieder bedrijf en elke organisatie in en rond de stad krijgt tot 2020 te maken met werkzaamheden aan wegen en rails. In verschillende rollen:

- als werknemer, op weg naar kantoor of bedrijf
- als werkgever, die bereikbaar moet zijn voor klanten, personeel en bevoorrading
- als buurtbewoner, die hinder ondervindt van werkzaamheden in de nabije omgeving
- als toerist, op weg naar attracties in of rond de stad
- als student of scholier, op weg naar school of universiteit
- als patiënt, afhankelijk van zorg
- als familielid, vriend of vriendin, op weg naar ziekenhuis of zorginstelling
- als hulpverlener, op weg tussen eigen organisatie en telkens wisselende plekken in de stad.

Overigens wordt bij de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement ook geredeneerd vanuit het perspectief van de mobilist/inwoner en worden deze rollen onderscheiden.

Veel Groningers hebben in diverse rollen te maken met de bereikbaarheid van de stad. Dat gegeven, en de duur en impact van de werkzaamheden vragen om

voortdurende, goed zichtbare voorlichtingsactiviteiten. Doordat de werkzaamheden zich in de loop van de maanden en jaren verplaatsen door en rond de stad zijn daarnaast extra inspanningen nodig, gericht op specifieke gebieden en de bij die gebieden betrokken doelgroepen, afhankelijk van de voortgang van het werk aan weg en rails.

Gezamenlijke kanalen

De planuitwerking van de afzonderlijke projecten blijft de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke projectorganisaties; de communicatie daarover ook. Het motto daarbij is gezamenlijk optrekken waar mogelijk, zelfstandig opereren waar noodzakelijk of doelmatig. En bovenal, elkaar altijd goed op de hoogte houden. Om het overstijgende motief – Bereikbaarheid Stad – te benadrukken wordt samen met alle deelnemers aan het programma Bereikbaarheid Stad een *gezamenlijk motto en beeldmerk* ontwikkeld. Met ingang van 1 oktober 2012 of zoveel eerder als mogelijk wordt dat gebruikt op alle uitingen van de afzonderlijke projecten.

Er komt daarnaast een *centraal publieksloket*, voor de vier belangrijkste vormen van communicatie: een (fysiek) informatiecentrum met een centraal telefoonnummer, een centraal e-mailadres en een centrale website. De website komt als internetportaal naast en voor bestaande websites te staan. Het blijft mogelijk de bestaande websites afzonderlijk te benaderen. In de vormgeving daarvan zal uitdrukkelijk aandacht worden besteed aan het thema Groningen Bereikbaar!. Voor het internetportaal wordt nog een afzonderlijk plan opgesteld: het bouwen van een nieuwe website is weliswaar in een paar weken gepiept, maar er komt veel kijken om het goed te laten functioneren: makkelijk vindbaar zijn, snel, actueel en eenvoudig te beheren. Het moet op intelligente wijze al beschikbare informatie ontsluiten en zonodig extra informatie toevoegen, op grond van een uitstekend inzicht in de informatiebehoefte van potentiële gebruikers.

De projecten RegioTram en Aanpak Ring Zuid maken geregeld een huis-aan-huiskrant, die wordt verspreid in Groningen en omliggende gemeenten. Het ligt voor de hand de afzonderlijke kranten te vervangen door *één bereikbaarheidskrant*, die voldoende ruimte biedt aan de afzonderlijk projecten en tegelijk het gezamenlijke motto uitdraagt. De bereikbaarheidskrant verschijnt enkele keren per jaar, afhankelijk van de voortgang van de projecten. Vorm en aandacht van de krant vragen de aandacht: afzonderlijke projecten hebben naast meer algemene informatie ook informatie te geven aan specifieke groepen, over soms zeer specifieke onderwerpen. De redactie van een bereikbaarheidskrant staat voor de opgave om daar recht aan te doen, en tegelijk de gezamenlijkheid over het voetlicht te brengen. Daarvoor is het nodig met herkenbare katernen en rubrieken te werken en de voorpagina van de krant goed te benutten, waarbij een weging plaatsvindt van het belang van informatie.

Het helpt als het lukt de krant goed te lanceren en bekend te maken. Het helpt ook als op intelligente wijze aandacht wordt besteed aan het verschijnen van iedere nieuwe krant. Door alle partijen goed te betrekken bij de redactie van de krant wordt voorkomen dat belangrijke onderwerpen buiten beeld blijven.

Een krant is een oud en langzaam communicatiemiddel, maar van grote waarde als het gaat om het bereiken van sommige doelgroepen en het bewaren en beschikbaar stellen van achtergrondinformatie.

Vooraf voor de voorlichting over de uitvoering van fysieke werkzaamheden zijn *sociale media*, zoals Twitter, Facebook en/of Youtube zeer geschikt; grote groepen mensen kunnen snel worden bereikt en het is mogelijk om 'kettingreacties' uit te lokken. Vooral Twitter is een snelle en goede manier om berichtgeving van kranten, radio en televisie in werking te zetten of te beïnvloeden. De sociale media bieden daarnaast informatie over de communicatieactiviteiten van anderen en over thema's die daarbij spelen. Het belang van het volgen van en informeren via sociale media zal de komende jaren snel aan belang winnen.

Gezamenlijke boodschap

Voor de communicatie wordt een centrale boodschap ontwikkeld, in samenwerking met de deelnemende partijen. Bouwstenen daarvoor zijn:

- werkzaamheden zijn nodig voor blijvende bereikbaarheid
- samenwerken is het motto voor overheden, bedrijven en vervoerders
- oog voor Groningse kwaliteiten als ruimte, leefbaarheid en een schoon milieu
- ook tijdens de werkzaamheden blijft Groningen goed bereikbaar, maar enige hinder is onvermijdelijk
- In Groningen gebeuren ook tijdens de bouw bijzondere activiteiten. Hier wordt extra tijd, energie en geld in gestoken.

Deze boodschap wordt voortdurend uitgedragen, door alle partijen, waardoor de communicatie het karakter krijgt van een permanente campagne. Voorgaand aan en tijdens de uitvoering van werkzaamheden aan het netwerk zal tijdelijk extra inzet worden geleverd, gericht op doelgroepen die op dat moment de gevolgen ondervinden van de werkzaamheden. De campagne krijgt dan een intensiever karakter.

Samenwerking in dubbel opzicht

Voor succesvolle communicatie (voorlichting en dialoog) is uitstekende samenwerking een doorslaggevende voorwaarde. In twee opzichten:

- tussen de deelnemende partijen; bestuurlijk en ambtelijk
- tussen de disciplines verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie.

Met ten aanzien van het eerste punt nog een belangrijk extra punt van aandacht: de samenwerking met de opdrachtnemers van de projecten.

Dat geldt bijvoorbeeld voor het consortium dat het project RegioTram gaat realiseren, voor de exploitanten van trein- en busverbindingen en voor aannemers die de komende jaren actief zullen zijn in en rond de stad.

Planning communicatie

De werkzaamheden voor de communicatie van het programma Groningen Bereikbaar! starten onmiddellijk na goedkeuring van het projectplan door de stuurgroep. Stap 1 is het bijeenroepen van de communicatieadviseurs van gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en ProRail en de projecten RegioTram en Aanpak Ring Zuid. Ook met VNO-NCW en UMCG zal meteen contact worden opgenomen.

Agendapunten zijn het ontwikkelen van een gezamenlijk beeldmerk en thema/motto, het ontwikkelen van gezamenlijke communicatiemiddelen zoals een website, een krant en een publieksloket. Bereikbaarheid Stad zal zich hiervoor ook oriënteren op vergelijkbare projecten en programma's elders.

Stap 2 is het ontwikkelen van beeldmerk en thema/motto

Stap 3 is het ontwikkelen van gezamenlijke communicatiemiddelen, waaronder in elk geval een internetportaal en een gezamenlijke bereikbaarheidskrant.

De samenwerkende partijen treden voor de zomer van 2012 gezamenlijk naar buiten, om de start van het project Groningen Bereikbaar! te markeren. Een tweede moment om de samenwerking te markeren is het wielerevenement Rondje Ring. Dat vindt plaats op 9 september, de auto-loze zondag. Op die dag wordt de ringweg in één richting afgesloten voor auto's en krijgen fietsers alle ruimte. Dat biedt de kans het thema Bereikbaarheid Stad op aansprekende wijze onder de aandacht te brengen. Samen met de organisatie van Rondje Ring zal hiervoor een publiciteitsplan worden gemaakt.

Tabel 1. Planning Communicatie

Periode	Activiteiten
April/Mei	<p>Oriëntatie op vergelijkbare projecten en programma's</p> <p>Start overleg gemeente, provincie, RWS, ProRail, RegioTram en Aanpak Ring Zuid</p> <p>Gesprek met VNO-NCW en UMCG</p> <p>Bureauselectie huisstijl en vormgeving</p> <p>Programma van eisen internetportaal gereed</p> <p>Markeren start bestuurlijke samenwerking</p>
Juni 2012	<p>Ontwikkelen beeldmerk en thema/motto Groningen Bereikbaar!</p> <p>Vastleggen domeinnamen voor internet, Twitter en Facebook</p> <p>Ontwerp website</p> <p>Redactie en productie eerste Bereikbaarheidskrant</p>
Juli/Augustus	<p>Bouw website</p> <p>Redactie en productie eerste Bereikbaarheidskrant</p>
September	<p>Testen en vullen website</p> <p>Eerste Bereikbaarheidskrant</p> <p>Publiciteit rondom Rondje Ring</p>
Oktober	<p>Website in gebruik</p>

5 Organisatie

5.1 Samenwerkingsopgave

De voorgaande probleemanalyse (hoofdstuk 2 en 3) en de geschetste aanpak (hoofdstuk 4) vragen om goede en professionele samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Analyse van de huidige samenwerking laat zien dat er sprake is van een grote hoeveelheid overleggrems op het gebied van verkeer en vervoer (36!); van strategisch tot (zeer) operationeel, zowel bestuurlijk als ambtelijk.

De huidige overleggen zijn veelal op uitvoerend en projectniveau ontstaan en informeel van karakter. Vanwege de grote betrokkenheid en de wil van alle partijen om er uit te komen, levert dat op dit moment weinig problemen op.

De organisatie is echter niet efficiënt genoeg en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn niet vastgelegd. De verantwoordelijkheid voor het bereikbaar houden van stad en regio, is op dit moment niet expliciet belegd. Met de impact, complexiteit en samenhang van de werkzaamheden in de periode 2012-2020 is dat wel noodzakelijk.

Projecten komen en gaan en hebben primair het belang om het eigen projectdoel te realiseren; de scope van het project en het eigen invloedsgebied staan centraal.

Zonder regie op het (verkeer- en vervoer) netwerk is de kans groot dat conflicterende belangen te laat worden onderkend, waardoor ingrijpen niet of slechts met grote impact op planning en financiën mogelijk is. Daarnaast bestaat het gevaar van onsamenvangende communicatie richting burgers en reizigers en inefficiënte inzet van flankerende maatregelen.

Dit vraagt om netwerkregie. Onder netwerkregie verstaan wij:

- het afstemmen en zonodig prioriteren van projecten om daarmee de bereikbaarheid van de stad, tijdens de diverse werkzaamheden te waarborgen
- eenduidige en projectoverstijgend projectcommunicatie richting burgers en reizigers
- het gecoördineerd inzetten van flankerende maatregelen.

Een eerste vereiste om regie te kunnen voeren is zicht op de bereikbaarheidsknelpunten. Hiertoe wordt een bereikbaarheidsthermometer ontwikkeld (zie hoofdstuk 3).

Afstemming en prioriteren werkzaamheden

Op basis van de bereikbaarheidsthermometer ontstaat inzicht in de bereikbaarheidsknelpunten. Door projecten op elkaar af te stemmen en zonodig te prioriteren kunnen bereikbaarheidsknelpunten worden ondervangen.

Projectoverstijgende communicatie

Ervaringen in andere projecten laten zien dat een uitgebreide publiekscampagne leidt tot een verkeersreductie zonder andere aanvullende maatregelen. Door een campagne passen al veel reizigers 'spontaan' hun reisgedrag aan. Vroegtijdige en eenduidige communicatie richting reizigers is dan ook van het grootste belang en gaat verder dan alleen begrip kweken voor de overlast. De Groningse bestuurders hebben daarnaast de wens uitgesproken met één gezamenlijk verhaal over de hinder naar buiten te willen treden. Dit vraagt om projectoverstijgende communicatie.

Gecoördineerde inzet flankerende maatregelen

Naast informeren van reizigers (communicatie) zijn er vier mogelijkheden tot gedragsverandering:

- andere route (verkeersmanagement)
- ander tijdstip (mobiliteitsmanagement)
- andere modaliteit (mobiliteitsmanagement)
- geen verplaatsing (mobiliteitsmanagement).

De volgorde van de mogelijkheden is niet toevallig. Uit gebruikersonderzoeken blijkt dat weggebruikers als eerste hun route aanpassen, vervolgens kiezen om op een ander tijdstip te reizen, daarna pas (als de hinder groot genoeg is) kiezen voor een andere vervoerswijze en als laatste besluiten thuis te werken (niet te gaan reizen). Elke stap is lastiger dan de voorgaande en over het algemeen ook duurder om te realiseren.

Reizigers trekken zich niets aan van bestuurlijke grenzen en de scope van een project. Het is niet efficiënt om steeds verschillende reizigersgroepen te benaderen over uiteenlopende maatregelen. Duurzame gedragsverandering is gebaat bij eenvoud en consistentie. Dit vraagt om een samenhangende aanpak voor gedragsverandering waarbij vanuit Groningen Bereikbaar! de coördinatie betreffende de inzet van deze flankerende maatregelen ten behoeve van projecten in uitvoering wordt opgepakt.

Verminderen ambtelijke en bestuurlijke drukte

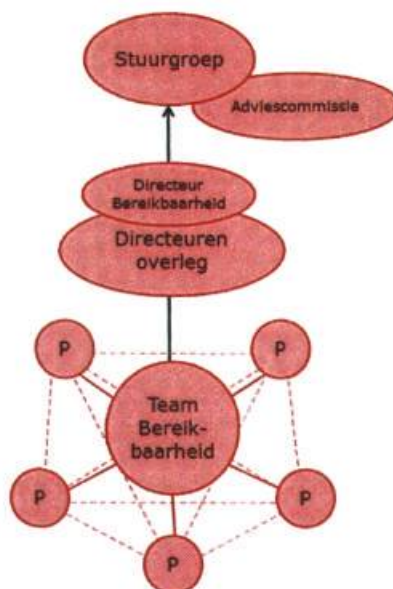
Er zijn veel overleggen met vrijwel dezelfde partijen om tafel die praten over nagenoeg dezelfde onderwerpen. Er is sprake van bestuurlijke en organisatorische drukte.

Bestuurlijk is de wens uitgesproken om waar mogelijk het aantal ambtelijke en bestuurlijke overleggen terug te brengen, waarbij een vervoersautoriteit als 'stip op de horizon' is genoemd. Dit vraagstuk behoort niet tot de scope van het voorliggende projectplan.

5.2 Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!

Om de stad Groningen tijdens de diverse werkzaamheden bereikbaar te houden is er dus behoefte aan regie op de werkzaamheden, projectoverstijgende communicatie en een gecoördineerde aanpak gericht op gedragsverandering. Het gaat om het vormgeven van een samenwerkingsorganisatie die zoveel mogelijk gebruik maakt van de kennis en expertise van de afzonderlijke, vaak al bestaande, organisaties en projecten. De kracht van de bestaande organisaties en projecten wordt zoveel mogelijk benut om gezamenlijk vraagstukken op te pakken en zorgen voor afstemming en regie. Hiermee wordt veel dubbelwerk voorkomen. Volstaan kan worden met een compacte organisatie met een stevige ambtelijke en bestuurlijke inbedding.

In onderstaand plaatje is de samenwerkingsorganisatie verbeeld:



Figuur 9. Schematische weergave samenwerkingsorganisatie

Stuurgroep

Netwerkregie is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de beheerders van weg en spoor (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en Prorail).

Zij zijn vanuit hun verantwoordelijkheid voor het goed functioneren van het wegen- en spoor netwerk primair belanghebbenden voor de bereikbaarheid van de stad en de regio Groningen. Daarnaast zijn deze partijen verantwoordelijk voor de realisatie van grote infrastructurele projecten en het openbaar vervoer. Vanuit deze integrale verantwoordelijkheid vormen de bestuurders van Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en ProRail de stuurgroep van de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!. Vanuit de gemeente en de provincie maken zowel de portefeuillehouders verkeer en vervoer als de portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening deel uit van de stuurgroep.

Adviescommissie

Voorstellen die worden voorgelegd aan de stuurgroep worden voorafgaand daaraan voor advies voorgelegd aan een adviescommissie met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een vertegenwoordiger van het bedrijfsleven maakt eveneens deel uit van de stuurgroep. De adviescommissie wordt ondersteund door een secretaris die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van de overleggen en het opstellen van het advies. Op het moment dat mobiliteitsmanagement wordt ondergebracht bij de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!, verzorgt de adviescommissie tevens de private inbreng op het gebied van mobiliteitsmanagement in het kader van het Beter Benutten programma. Met de nood- en hulpdiensten worden op voorhand de planning, werkzaamheden en mogelijke knelpunten besproken en getoetst aan de vigerende normen.

Directeur Bereikbaarheid

Centraal in de organisatie staat de directeur Bereikbaarheid. Deze directeur is het gezicht, eerste aanspreekpunt en eindverantwoordelijke van de samenwerkingsorganisatie.

De directeur Bereikbaarheid krijgt van de stuurgroep de opdracht om op basis van duidelijke criteria (reistijden) de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden te waarborgen. De directeur Bereikbaarheid krijgt hiertoe (op termijn) de beschikking over budgetten voor gedragsbeïnvloeding die nu op projectniveau en in reguliere programma's zijn belegd.

Na het inventariseren en signaleren van knelpunten wordt door de directeur Bereikbaarheid altijd eerst in overleg met de projecten en belanghebbenden gezocht naar oplossingen. Knelpunten die hieruit naar voren komen worden besproken in het directeurenoverleg.

Directeurenoverleg

Het directeurenoverleg bestaat uit de directeuren van de beheerders van weg en spoor (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en ProRail), de directeuren van de grote projecten (Regiotram en Aanpak Ring Zuid) en de directeur van het OV bureau. Deze opzet leidt er toe dat er "spanning" wordt georganiseerd in het directeurenoverleg, doordat de verschillende belangen direct aan tafel zitten.

In het geval van 'niet' oplosbare knelpunten of grote gevolgen voor financiën of planning (maximaal 10 tot 20% van de voorkomende situaties) escaleert de directeur Bereikbaarheid naar de stuurgroep, waarbij in de 'escalatie' altijd de projectbelangen in overleg met de projectdirecteuren worden meegenomen evenals een mogelijke oplossing met de bijbehorende gevolgen voor de bereikbaarheid, financiën en planning.

Interne organisatie

Om de bereikbaarheid te managen wordt de directeur Bereikbaarheid ondersteund op het gebied van planning en monitoring, communicatie en coördinatie flankerende maatregelen. In figuur 10 is de interne organisatie van Groningen Bereikbaar! weergegeven.



Figuur 10. Interne organisatie Groningen Bereikbaar!

Planning en monitoring

Om de bereikbaarheidsknelpunten in kaart te brengen wordt een bereikbaarheidsthermometer ontwikkeld. De ontwikkeling en inzet van de bereikbaarheidsthermometer vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de bereikbaarheidsdirecteur. Daartoe wordt de directeur Bereikbaarheid ondersteund door een projectleider planning en monitoring. Deze projectleider is tevens verantwoordelijk voor de informatie uit en afstemming van projecten en is daarom de voorzitter van het planningsoverleg.

Het planningsoverleg is een (door) gestart overleg. De afgelopen maanden is er een start gemaakt met de verdere professionalisering van het planningsoverleg. Wanneer in het planningsoverleg wordt gesignaleerd dat de afgesproken reistijd wordt overschreden, komt dit ter tafel in een overleg van de directeur Bereikbaarheid met de verantwoordelijke projectdirecteuren. Indien nodig kan door de bereikbaarheidsdirecteur worden opgeschaald naar het directeurenoverleg of de stuurgroep.

Verkeer- en mobiliteitsmanagement

De directeur Bereikbaarheid is verantwoordelijk voor een gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement) voor de bereikbaarheid van de stad Groningen. De directeur Bereikbaarheid wordt hierbij ondersteund door een verkeersmanager en mobiliteitsmanager. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreid ingegaan op gedragsbeïnvloeding en de daarvoor bestaande organisatie en ontwikkelde maatregelen op het gebied van verkeer- en mobiliteitsmanagement. Voor de organisatie van verkeersmanagement wordt dit voorjaar een investerings- en organisatievoorstel ingediend bij de stuurgroep Groningen Bereikbaar!. Wat betreft mobiliteitsmanagement wordt deze zomer een inhoudelijk voorstel inclusief financiering ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit najaar wordt het lopende werkprogramma mobiliteitsmanagement, inclusief werkwijze en organisatie geëvalueerd. Bestuurlijk is de wens uitgesproken om dit werkprogramma organisatorisch onder te brengen bij de samenwerkingsorganisatie Bereikbaarheid Stad.

Communicatie

De communicatiemanager is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van centrale kanalen van communicatie, zoals een publieksloket, een gezamenlijk motto en beeld en gezamenlijke campagnes. Daartoe onderhoudt hij de contacten met de communicatiemanagers van de afzonderlijke projecten en organisaties. Ook adviseert hij over de organisatie van de maatschappelijke dialoog rond het thema Groningen Bereikbaar! en de afzonderlijke projecten. De communicatiemanager werkt nauw samen met de verkeersmanager en mobiliteitsmanager en adviseert beiden over communicatie als belangrijke succesfactor voor hun vakgebied.

De communicatiemanager wordt van meet af aan voor de uitvoering van activiteiten ondersteund door een communicatieadviseur/medewerker. Naarmate de intensiteit van de uitvoering van werkzaamheden toeneemt, kan het nodig zijn extra capaciteit in te voegen. Het accent van het werk zal daarbij liggen op redactie en beheer van website en sociale media en op de productie van de Bereikbaarheidskrant.

Benodigde inzet

Aan de hand van de voorgestelde samenwerkingsorganisatie is een inschatting gemaakt van de benodigde inzet van capaciteit per functie. In tabel 1 staat de inschatting gegeven.

Tabel 2. Bezetting samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!

Functie	Fte
Directeur Bereikbaarheid	0,4
Projectleider monitoring en planning	0,6
Secretaris/adviescommissie	0,1
Verkeersmanager	0,3
Mobiliteitsmanager	0,3
Communicatiemanager	0,2
Communicatiemedewerker	0,6
Secretariële ondersteuning	0,5

De samenwerkingsorganisatie bestaat uit 3,0 formatieplaatsen. Deze formatieplaatsen worden bij voorkeur ingevuld door detachering van medewerkers vanuit de vier moederorganisaties.

Het is aan te bevelen om voor de rol van bereikbaarheidsdirecteur 'iemand van buiten' aan te trekken; een gezaghebbende persoon die met enige afstand en onafhankelijk deze rol in kan vullen.

Naast de bezetting van de samenwerkingsorganisaties wordt van zowel de moederorganisaties als de projecten verwacht dat zij capaciteit leveren voor overleg, afstemming en uitvoering van maatregelen. Dit wordt gezien als regulier werk van de betreffende organisaties en projecten.

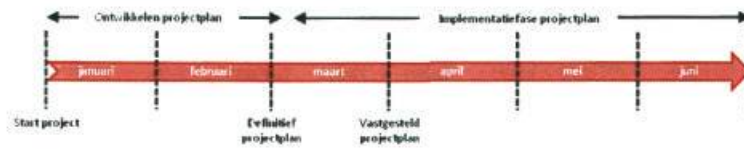
Naast formatieplaatsen heeft de samenwerkingsorganisatie een budget nodig voor out-of-pocket kosten, onder andere voor monitoring en communicatie.

Voor de begroting en dekking wordt een separate notitie opgesteld.

De uitrol en ontwikkeling van Groningen Bereikbaar! vraagt tot de zomer 2012 eenmalig om extra inzet en financiële middelen voor onder andere de ontwikkeling van de thermometer en de nadere definitie van- en aanvaardbare grenswaarden voor bereikbaarheid.

In onderstaand figuur staat schematisch aangegeven hoe de ontwikkeling van het projectplan Groningen Bereikbaar! er uit ziet.

Jaarlijks wordt de samenwerking kort geëvalueerd en een werkprogramma en het daarvoor benodigde budget voorgelegd aan de stuurgroep. Dit gebeurt voor het eerst eind 2012. In onderstaand schema wordt het proces in 2012 weergegeven.



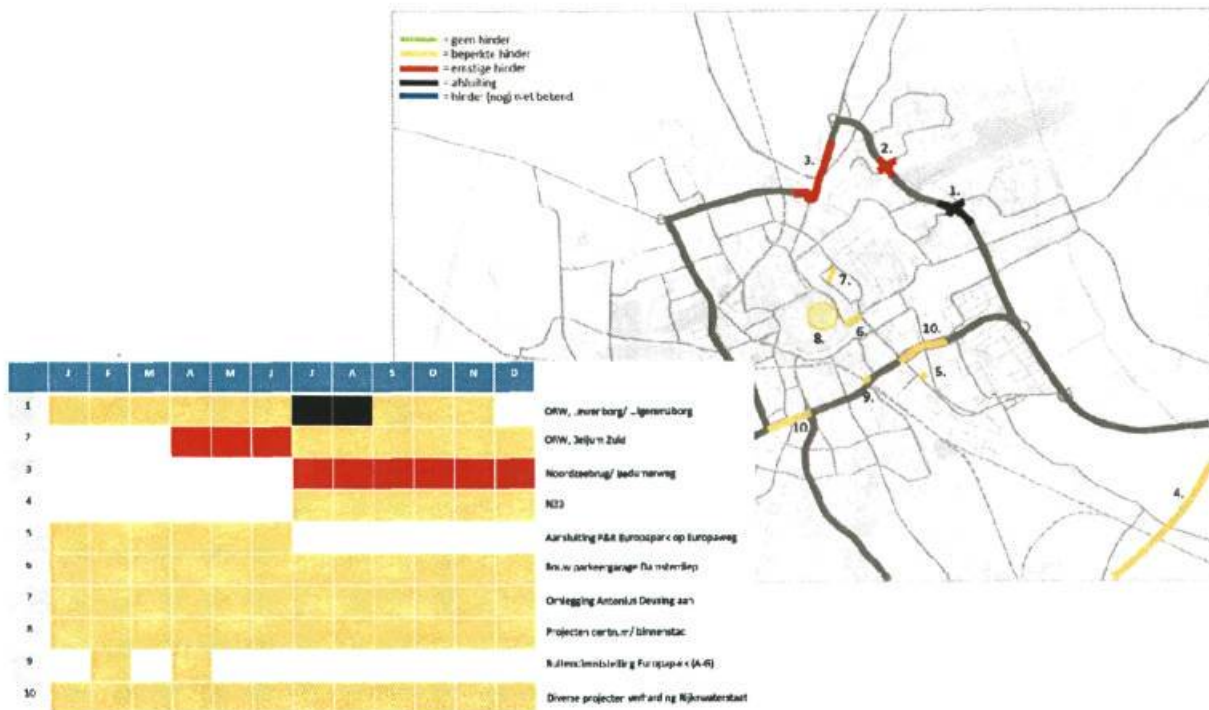
Bijlagen

Overzicht projecten 2012-2020

Netwerkplanning Bereikbaarheid Stad Groningen					2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Project	Projectgroep	Wijk	Uitvoeringslocatie	WSP	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wijk 1a - Oost													
Project 1	Projectgroep 1	Wijk 1a	Locatie 1	WSP 1									
Project 2	Projectgroep 1	Wijk 1a	Locatie 2	WSP 1									
Wijk 1b - West													
Project 3	Projectgroep 2	Wijk 1b	Locatie 3	WSP 2									
Project 4	Projectgroep 2	Wijk 1b	Locatie 4	WSP 2									
Wijk 2 - Noord													
Project 5	Projectgroep 3	Wijk 2	Locatie 5	WSP 3									
Project 6	Projectgroep 3	Wijk 2	Locatie 6	WSP 3									
Wijk 3 - Zuid													
Project 7	Projectgroep 4	Wijk 3	Locatie 7	WSP 4									
Project 8	Projectgroep 4	Wijk 3	Locatie 8	WSP 4									
Wijk 4 - Oost													
Project 9	Projectgroep 5	Wijk 4	Locatie 9	WSP 5									
Project 10	Projectgroep 5	Wijk 4	Locatie 10	WSP 5									
Wijk 5 - West													
Project 11	Projectgroep 6	Wijk 5	Locatie 11	WSP 6									
Project 12	Projectgroep 6	Wijk 5	Locatie 12	WSP 6									

Overzicht projecten 2012-2020 per jaar

Overzicht projecten 2012



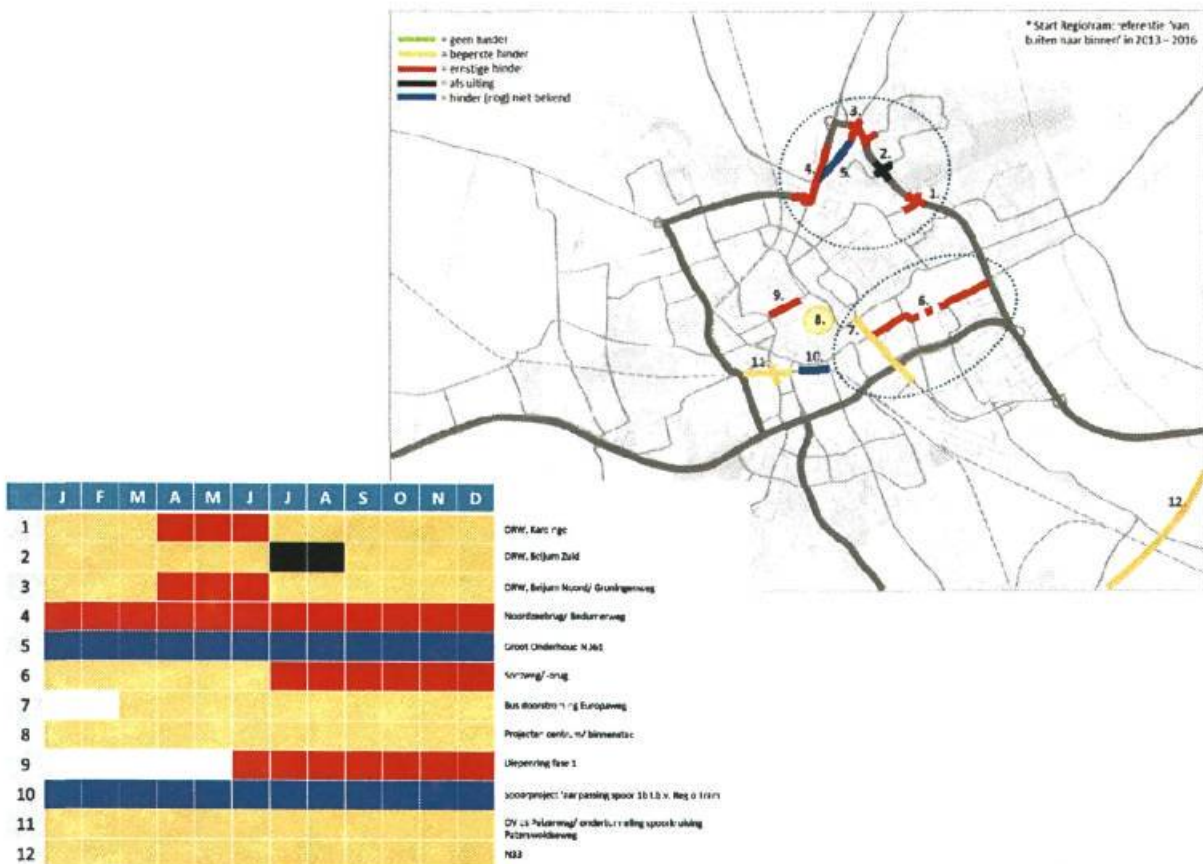
- Rijkswaterstaat voert meerdere projecten uit op de A7 en de A28. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de WBU en zullen beperkte hinder veroorzaken.
- In en rondom het centrum op diverse locaties gewerkt. Dit zijn projecten die vooral wat lokale hinder veroorzaken.
- De projecten in 2012 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de Oostelijke Ringweg (ORW) in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzeebrug. De werkzaamheden met grote hinder aan de ORW vinden plaats gedurende de bouwvak en de werkzaamheden aan de Noordzeebrug starten na de bouwvak. In principe zullen deze projecten dus niet gelijktijdig hinder veroorzaken.

Twynstra Gudde

Naast de aangegeven werkzaamheden is er sprake van een bijzonder wielerevenement op de Ring Groningen op de autoloze zondag, 9 september 2012. Dit vergt goede afstemming met de werkzaamheden die in augustus/september zijn gepland, zoals de start van het project Noordzeebrug.

Voor het overige zijn er zo op het eerste gezicht in 2012 geen zware planningsopgaven.

Overzicht projecten 2013



- In 2013 wordt net zoals in 2012 nog volop gewerkt in en rondom het centrum. Naast de projecten van 2012 komen daar dit jaar de werkzaamheden aan de Diepenring, de Europaweg en de Paterswoldseweg bij. In 2013 zal de bereikbaarheid van het centrum (en het UMCG) verder onder druk komen te staan.
- De projecten in 2013 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de ORW in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzeebrug. Afstemming is noodzakelijk. Naast deze twee projecten vinden in de noordoost hoek van de stad ook nog onderhoudswerkzaamheden plaats aan de N361.
- In 2013 wordt ook gestart met de bouw van de Regio Tram. Op dit moment is nog onvoldoende inzicht in de planning en de hinder.

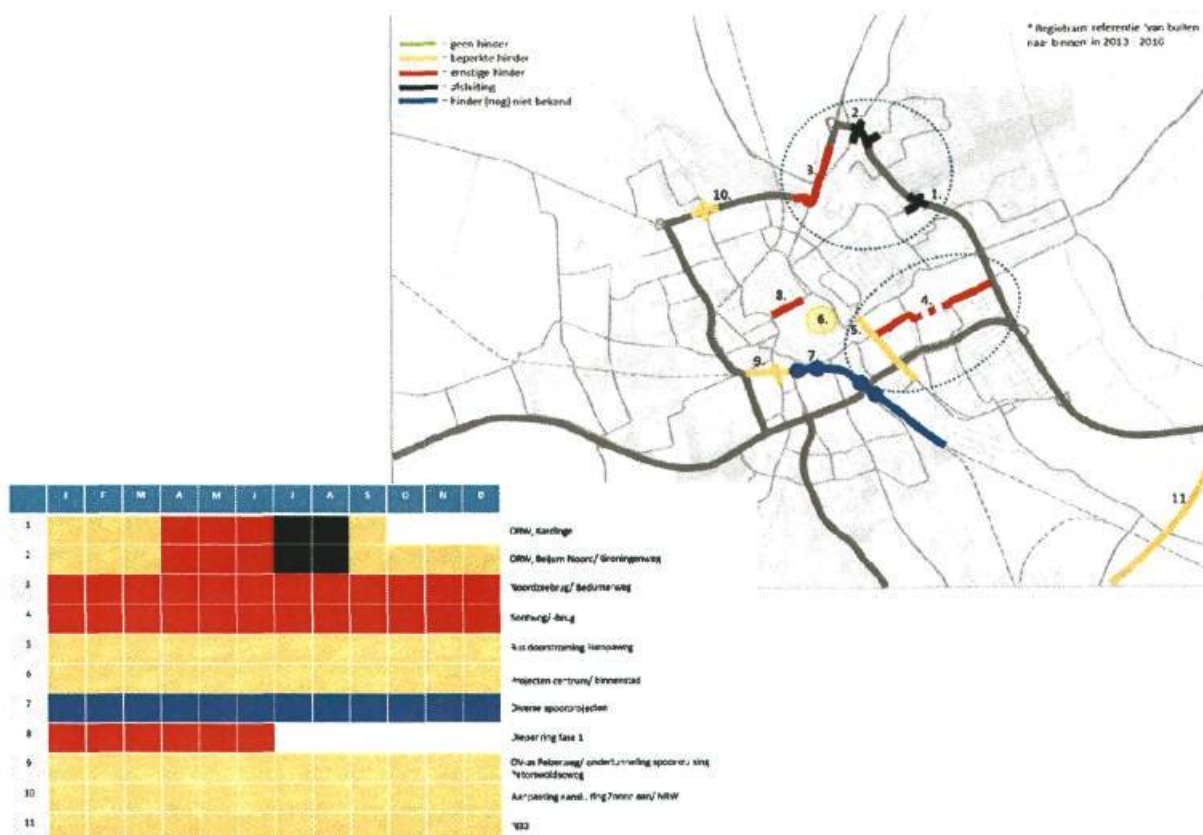
Bijzondere planningsopgaven in 2013:

Het voorgaande overziend zijn er een aantal bijzondere planningsopgaven:

- bereikbaarheid binnenstad: aan meerdere kanten wordt gewerkt op wegen die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad. In het bijzonder ligt er een afstemmingsopgave voor de bereikbaarheid vanuit zuidelijke richting voor auto en openbaar vervoer. Op de kaart staan al werkzaamheden op de Paterswoldseweg en de Europaweg, terwijl mogelijk in het kader van de tram in dat jaar ook gewerkt gaat worden aan de Stationsweg/Hereweg. Dit vergt nadere onderlinge afstemming om de bereikbaarheid van de binnenstad en het station te waarborgen
- de algehele openbaar vervoerbereikbaarheid van station en binnenstad is nog een apart aandachtspunt omdat er waarschijnlijk op het merendeel van de belangrijkste buscorridors werkzaamheden plaatsvinden (HOV-as Peizerweg, Hereweg (tram), Europaweg, Kardingse/Oosterhamriktracé (tram), Zonnelaan/Eikenlaan (tram))
- bereikbaarheid omgeving Sontweg: omdat er zowel aan de Sontweg als aan de Europaweg gewerkt wordt, moet nader gekeken worden naar de bereikbaarheid van de hulpdiensten (uitrukroutes hulpdiensten) en het bestemmingsverkeer naar omgeving Sontplein en IKEA
- in wat lichtere mate kan de bereikbaarheid van Paddepoel/Selwerd/Tuinwijk een zorg zijn, omdat er gewerkt wordt aan Noordzeerug/Bedumerweg terwijl in het kader van de tram de kans bestaat dat er ook gewerkt gaat worden aan het traject Zonnelaan/Eikenlaan.

Twynstra Gudde

Overzicht projecten 2014



- In 2014 wordt nog steeds in het centrum gewerkt. Projecten zijn de Diepenring, de parkeergarage FORUM en de Europaweg.
- De projecten in 2014 die zware hinder gaan veroorzaken zijn de afsluiting van de ORW in juli en augustus en de werkzaamheden op de Noordzebrug. Afstemming is noodzakelijk.
- In 2014 wordt ook gestart met een groot aantal spoorprojecten (in periode tussen 2014 en 2020 – wanneer wat wordt aangepakt is nog niet duidelijk). De exacte hinder van deze projecten op het weggebonden verkeer en op de beschikbaarheid van het spoor moet inzichtelijk worden gemaakt.
- In 2014 is de bouw van de Regio Tram volop aan de gang. Op dit moment is nog onvoldoende inzicht in de planning en de hinder.

Twynstra Gudde

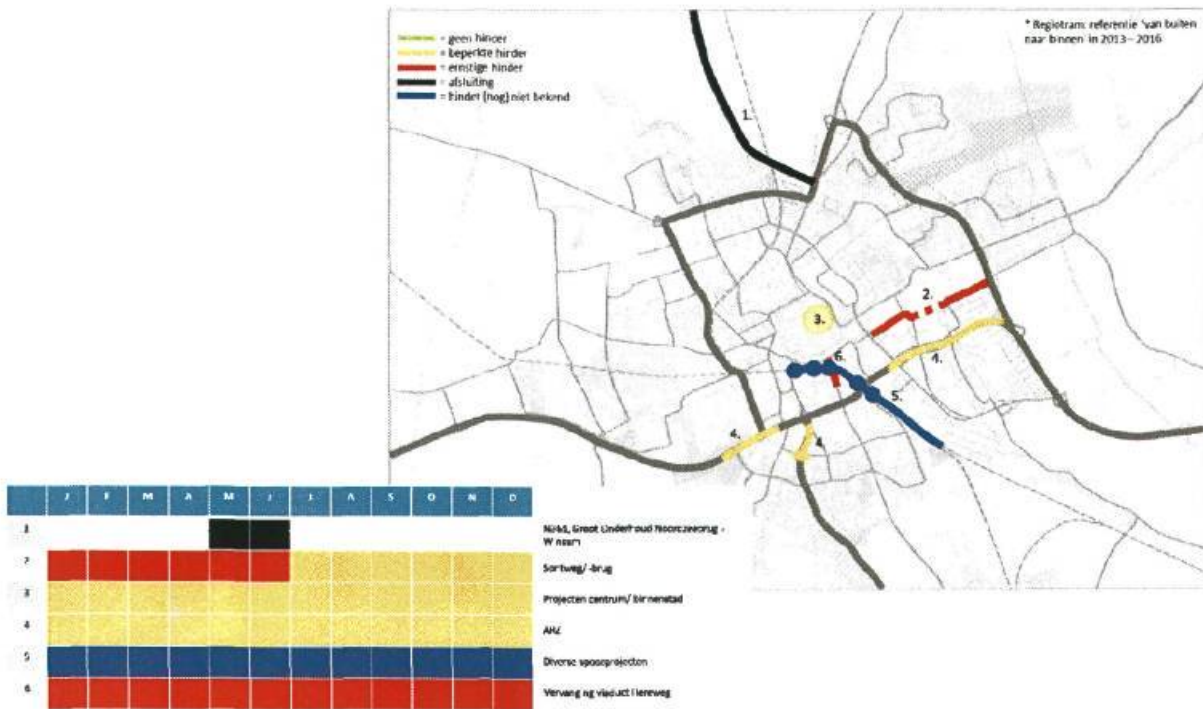
Bijzondere planningsopgaven in 2014

De bijzondere planningsopgaven uit 2013 zijn onverminderd ook van toepassing op 2014, met als extra dat nu ook de bereikbaarheid per spoor er als zorgpunt bij komt en dat waarschijnlijk grote delen van de tramtracé's in aanleg zijn. Dit laatste moet goed zijn afgestemd met de bouwprojecten in Oostwand/Forum en UMCG. Als er in 2014 zowel op het spoor als op de buscorridors gewerkt wordt kunnen spoor en bus mogelijk minder goed elkaars hinder opvangen.

Stapeling van projecten in 2013 en 2014

Veel projecten zijn in 2013/2014 gepland om te zorgen dat ze klaar zijn voordat in 2015 de Aanpak Ring Zuid in uitvoering gaat. Dit zorgt echter in 2013/2014 voor een stapeling van projecten, die een forse impact op de bereikbaarheid van de stad heeft. Nader bekeken moet worden of die impact nog acceptabel is, of dat het nodig is projecten meer te spreiden.

Overzicht projecten 2015



- In 2015 wordt in de binnenstad alleen nog gewerkt op de Grote Markt (Nijestee/Oostwand), overige projecten zijn gereed. Hinder is beperkt.
- In 2015 starten de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Op diverse locaties op de A7/N7 en de A28 wordt gewerkt. Dit veroorzaakt op diverse locaties hinder. Deze locaties zijn indicatief, uitgaande van het principe 'van buiten naar binnen', maar onder voorbehoud van de bouwplanning van de aannemer.
- Gelijktijdig wordt ook gewerkt aan de vervanging van het Herewegviaduct. Dit is een belangrijke Noord-Zuid verbinding die ten tijde van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg een belangrijke functie kan vervullen. Afstemming tussen beide projecten is noodzakelijk.
- Ook wordt in 2015 nog gewerkt aan de Regio Tram. Als het principe van 'van buiten naar binnen bouwen' wordt gehanteerd betekent dit dat de meeste hinder zich in deze periode zal voordoen in en rond het centrum.
- In verband met het omleiden van verkeer over de Ring is afstemming tussen ARZ en de Regio Tram noodzakelijk (dan mag door de Regio Tram niet gewerkt worden – althans geen capaciteitsreductie – op de ORW).

Twynstra Gudde

- Ook wordt in 2015 nog volop gewerkt aan het spoor. Afstemming tussen de spoorprojecten en de projecten ARZ en de Regio Tram is vereist. Wat kan samen en/of tegelijkertijd uitgevoerd worden en wat juist helemaal niet?

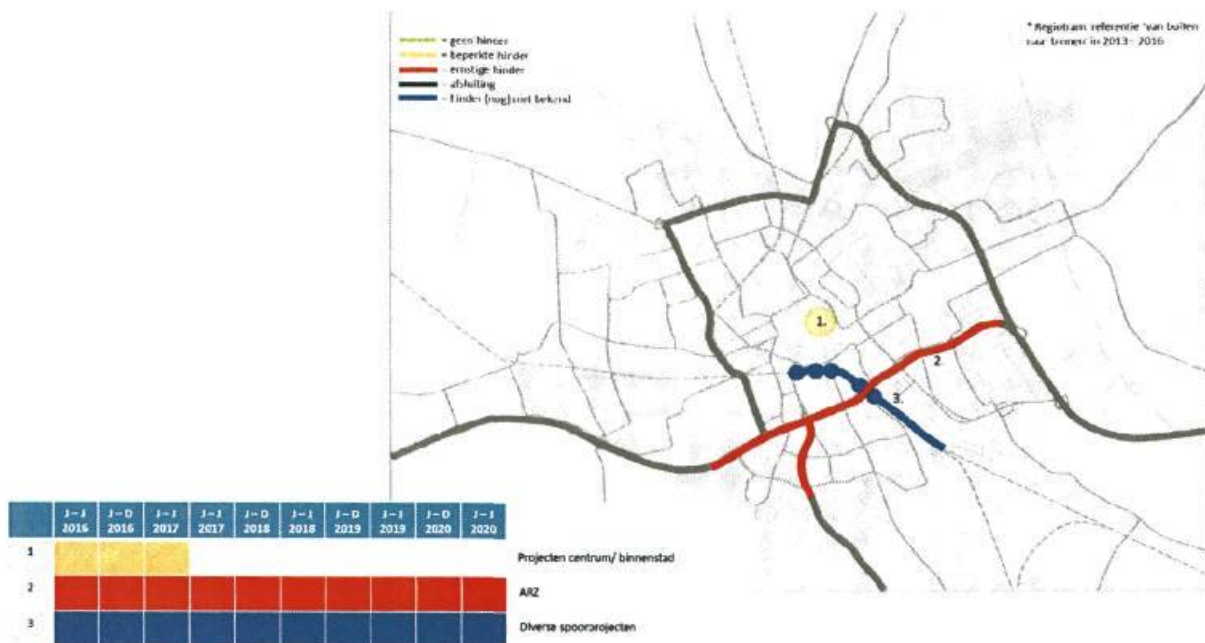
Bijzondere planningsopgave in 2015

Bijzondere planningsopgave is de bereikbaarheid van station en binnenstad vanuit zuidelijke richtingen, omdat gewerkt wordt aan de tram, het Hereweg-viaduct, de Aanpak Ring Zuid en de Sontweg. Uitgaande van het principe 'van buiten naar binnen' mag verwacht worden dat de echte raakpunten van de tram met de Aanpak Ring Zuid (werkzaamheden op de kruispunten van de tram met de Noordelijke en Oostelijke Ringweg en het kruispunt Stationsweg/Hereweg) in dit jaar gepasseerd zijn. Maar dit moet nog wel blijken. In ieder geval is het zo dat de tram nog niet rijdt, maar dat de busverbindingen op het tramtracé wel beperkt zijn.

De samenloop met tram en Herewegviaduct betekent daarom dat de Aanpak Ring Zuid dit jaar nog geen zware verkeershinder mag veroorzaken, maar werkzaamheden met beperkte verkeershinder zijn wel acceptabel.

Twynstra Gudde

Projecten 2016-2020



- In 2017 worden de laatste werkzaamheden van het project Grote Markt/Forum afgerond.
- Vanaf 2016 wordt vooral gewerkt aan de Zuidelijke Ringweg, spoorprojecten (welke dat exact zijn en in welke periode deze worden uitgevoerd is nog niet bekend) en de Regio Tram (alleen eerste deel van 2016, geen infrastructuur meer).

Bijzondere planningsopgave 2016-2020

Volgens de nu bekende planningen moet een groot aantal projecten in 2015 zijn afgerond. Ook de fysiek ingrijpende werkzaamheden aan de tram zouden moeten zijn afgerond en de tram zou medio 2016 moeten gaan rijden.

De eerste planningsopgave is om de planningen nader te bezien welk risico op uitloop er is. Zijn alle voor 2016 te realiseren projecten al obstakelvrij? Onteigeningen bijvoorbeeld, kunnen zorgen voor 'onverwachte' vertraging.

Het is evident dat de Aanpak Ring Zuid tenminste een deel van deze jaren forse verkeershinder gaat opleveren. De hinder van de spoorprojecten is nog volstrekt onbekend.

Twynstra Gudde

Beiden zullen vakantieperiodes willen gebruiken voor werkzaamheden met ernstige hinder c.q. buitendienststellingen. Afstemming is noodzakelijk om stapeling van hinder te voorkomen en zekerheid te hebben dat spoor en weg/bus in bepaalde perioden elkaars alternatief kunnen zijn.

Bijzonder aandachtspunt tussen spoor en Aanpak Ring Zuid zijn ook de spookruisingen Hereweg en Esperantostraat. De spoorwegovergang Esperantostraat kan op z'n vroegst voor autoverkeer worden afgesloten als het Herewegviaduct (gepland in 2015) daadwerkelijk gereed is.

Tenslotte mag verwacht worden dat er nog (kleinere) werkzaamheden op het wegennet opduiken die nog niet bekend of gepland zijn. Dergelijke werkzaamheden zijn niet op voorhand uitgesloten, maar kunnen pas worden toegelaten als is aangetoond dat ze qua hinder acceptabel zijn, rekening houdend met de dan al geplande hinder (slot-beheer).

Kwalitatieve beoordeling bereikbaarheid

De beoordeling is kwalitatief uitgevoerd op basis van de nu beschikbare informatie (over planning en hinder van de projecten). Waarbij '-' een verslechtering van de bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie betekent, '0' een gelijkblijvend niveau van de bereikbaarheid impliceert en '+' een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie.

Doorstroming openbaar vervoer

Voor de impact op de doorstroming van het openbaar vervoer zijn de gevolgen (van de projecten) beoordeeld voor de belangrijke OV corridors.

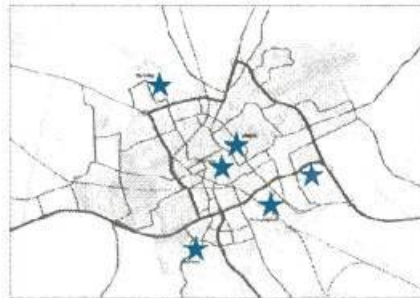


Route 1.	-/0	-	-	+	+
Route 2.	0	0	0	0	0
Route 3.	0	-	-	+	+
Route 4.	0	0	0	0	0
Route 5.	0	0	-/0	0	0
Route 6.	-/0	-	-	-/0	+

Op basis van bovenstaande kwalitatieve beoordeling blijkt dat de routes via de Europaweg en de Peizerweg en in het centrum door de aanleg van de Regio-tram vanaf 2013 te maken krijgen met een verslechterde doorstroming. Na 2014 is de doorstroming van een aantal routes verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, dit komt onder andere door de realisatie van nieuwe solitaire infrastructuur voor het openbaar vervoer (onder andere busbaan Peizerweg fase 3, ondertunneling spoor kruising Paterswoldseweg, Regio-tram en de busbaan Europaweg).

Twynstra Gudde

Bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen (dynamo's)



Martini	0	0	-/0	-	-
Europapark	0	-/0	-/0	0	-
Centrum	0	-	-	-/0	-/0
UMCG	0	-	-	0	-/0
Zersike	-/0	-/0	-/0	0	0
Evelguncne	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0

Aanrijtijden van nood- en hulpdiensten



Martini	0	-	-	-	-
UMCG	-	-	-	0	-
Sorreweg	0	-	-	-	-/0
Diamonddaan	0	0	0	0	0

Raakvlakken projecten



Uit de analyse van de projectinventarisatie zijn ook onderlinge verbanden en kansen te halen. Het bovenstaande overzicht geeft een kijk op de projecten die gereed moeten zijn voor start ARZ (2015) om bijvoorbeeld de beschikbaarheid van de volledige capaciteit op omleidingsroutes te kunnen bieden.

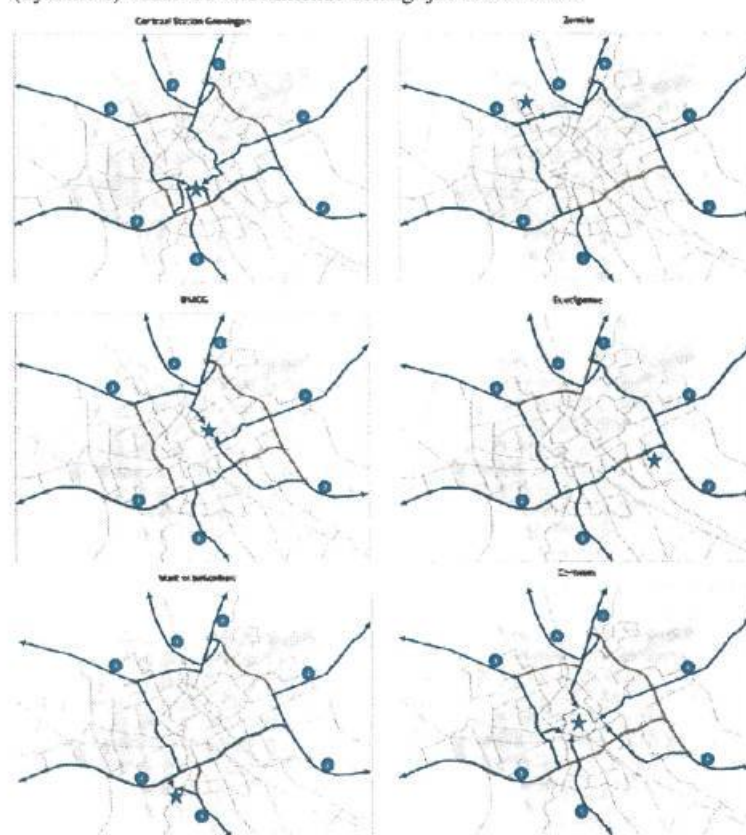
Het is evident dat de geplande werkzaamheden op de Noordelijke en Oostelijke Ringweg gereed moeten zijn voordat de Aanpak Ring Zuid van start gaat. De Ringweg is immers veruit de belangrijkste omleidingsroute.

Evenzo moet het Sontbrugtracé gereed zijn voordat in het kader van de Aanpak Ring Zuid het Europaplein wordt aangepakt. Zeker als, zoals tot nu toe in de plannen staat, het Europaplein wordt omgebouwd naar een halve aansluiting. De Sontbrug is dan immers noodzakelijk als oplossing voor de te vervallen rijrichtingen op het Europaplein.

Als de (bus)maatregelen op de HOV-as Peizerweg, Laan Corpus den Hoorn/Boerhavelaan, vervanging Herewegviaduct en Europaweg nog niet gereed zijn mag de Aanpak Ring Zuid geen grote verkeershinder veroorzaken. De doorstroming van openbaar vervoer en hulpdiensten kan dan waarschijnlijk niet gewaarborgd worden.

Overzicht routes thermometer

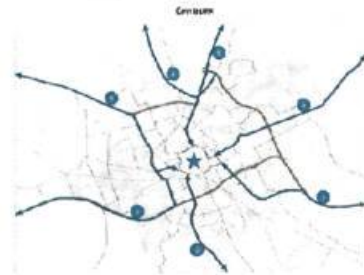
In hoofdstuk 3 staat de bereikbaarheidsthermometer toegelicht. Hieronder staat de uitwerking van de bereikbaarheid van de belangrijke bestemmingen (dynamo's) vanuit de verschillende invalsroutes.



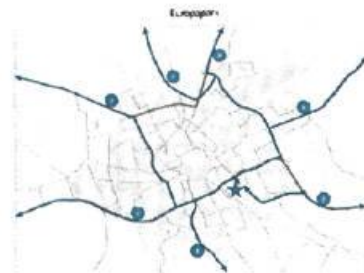
Voorbeeld thermometer

Om de methodiek te verifiëren zijn vooruitlopend op de nadere uitwerking van de thermometer in de implementatiefase alvast enkele conceptberekeningen uitgevoerd. Hierbij de berekeningen voor de reistijden van/naar het centrum en het Europapark. Op de volgende pagina staan de resultaten van de conceptberekeningen voor de indicator doorstroming hoofdroutes gegeven.

<i>Routes naar centrum</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Centrum	23	22
1 Centrum-Assen	22	23
2 Leek-Centrum	17	17
2 Centrum-Leek	16	18
3 Zuidhorn-Centrum	17	16
3 Centrum-Zuidhorn	16	17
4 Winsum-Centrum	22	21
4 Centrum-Winum	20	22
5 Bedum-Centrum	16	15
5 Centrum-Bedum	15	16
6 Ten Boer-Centrum	17	16
6 Centrum-Ten Boer	16	17
7 Hoogezand-Centrum	21	20
7 Centrum-Hoogezand	18	20



<i>Routes naar Europapark</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Europapark	19	18
1 Europapark-Assen	18	19
2 Leek-Europapark	14	14
2 Europapark-Leek	13	15
3 Zuidhorn-Europapark	22	22
3 Europapark-Zuidhorn	21	22
4 Winsum-Europapark	28	26
4 Europapark-Winum	25	28
5 Bedum-Europapark	22	20
5 Europapark-Bedum	19	22
6 Ten Boer-Europapark	20	18
6 Europapark-Ten Boer	18	20
7 Hoogezand-Europapark	14	14
7 Europapark-Hoogezand	12	13



Twynstra Gudde

<i>Reistijden op hoofdroutes</i>	<i>OS (min)</i>	<i>AS (min)</i>
1 Assen-Julianaplein	16	15
1 Julianaplein-Assen	16	17
2 Leek-Vrijheidsplein	14	12
2 Vrijheidsplein-Leek	10	13
3 Zuidhorn-Zernike	14	13
3 Zernike-Zuidhorn	12	14
4 Winsum-Noorderhoogebrug	19	19
4 Noorderhoogebrug-Winum	18	20
5 Bedum-Noorderhoogebrug	17	16
5 Noorderhoogebrug-Bedum	16	17
6 Ten Boer-ring Oost	10	9
6 ring Oost-Ten Boer	9	10
7 Hoogezand-Euvelgunne	12	11
7 Euvelgunne-Hoogezand	10	11
A Vrijheidsplein-Euvelgunne	10	14
A Euvelgunne-Vrijheidsplein	14	12
B Vrijheidsplein-Zernike	8	10
B Zernike-Vrijheidsplein	10	8
C Zernike-Noorderhoogebrug	8	8
C Noorderhoogebrug-Zernike	8	8
D Noorderhoogebrug-Euvelgunne	10	10
D Euvelgunne-Noorderhoogebrug	9	10

