

RAADSVoorSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2588468

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014

Groningen, - 6 JUN 2011

Aan de raad,

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

1. Inleiding.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samenhang programma Verkeer en programma Wonen.

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

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

Samenhang programma Verkeer en programma Economische Zaken.

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

Samenhang programma Verkeer en programma Onderhoud.

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

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

3. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer in het kort.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Investeringsbeeld 2011–2014.

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

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

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

Bezuiniging BDU.

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

Regio Specifiek Pakket.

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

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

5. Grote projecten.

5.1 Zuidelijke Ringweg.

Op dinsdag 10 november 2009 hebben minister Eurlings, de provincie Groningen en wij een handtekening gezet onder de bestuursovereenkomst over de aanpak van de Zuidelijke Ringweg (A7). Het bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA) bestaat uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ("tunneldeksels").

De uitwerking en optimalisatie van het ontwerp gebeurt in de planstudiefase.

De planstudiefase is begonnen en duurt naar verwachting tot 2015. De werkelijke start van de uitvoering is medio 2015. Wij houden u met voortgangsrapportages op de hoogte van de ontwikkelingen. Oplevering is naar verwachting in 2020.

Financiën Zuidelijke Ringweg.

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

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

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

5.2 Oostelijke Ringweg.

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

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

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

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

5.3 RegioTram.

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

5.4 Verkenning stationsgebied.

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

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

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

situering van het transferpunt een hoofdrol. In breder verband werken we ook aan de ruimtelijke inpassing van de extra treinverbindingen en de frequentieverhoging. Deze staan regionaal en nationaal door het RSP-pakket voor het spoor op de rol.

Om tot een voorkeursalternatief te komen zullen we u in juli van 2011 verschillende opties met een voorstel voor een te kiezen voorkeursalternatief voor de integrale gebiedsontwikkeling voorleggen. Aansluitend starten we overeenkomstig de MIRT-systematiek met de uitwerking van dit alternatief, die moet uitmonden in een ontwikkelingsvisie en -strategie in het najaar van 2011. Prioriteit heeft echter de inzet van de RSP-middelen voor de Regio Tram en de voorgenomen verbeteringen van de nationale en regionale spoorverbindingen.

5.5 Sontwegverbinding (Sontbrug).

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

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

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

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

5.6 RSP-spoor.

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

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

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

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

6. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer per deelprogramma.

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

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

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

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

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

Nieuwe activiteit.

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

Gewenste activiteit.

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

7. Fiets.

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

7.1 Fietspaden en -routes.

7.1.1 Fietspaden Antwerpenweg en Duinkerkenstraat.

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

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

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

7.1.2 Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark.

Nieuw

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

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

7.1.3 Plataanbrug.

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

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

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

7.1.4 Fietspad langs de Noordelijke Ringweg en Aquamarijnstraat.

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

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

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

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

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

Wens

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

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

Nieuw

7.1.7 Fietspad Bessemoerstrook.

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

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

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

7.1.8 Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner.

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

Wens

7.1.9 Fietsbrug Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond.

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

Wens

7.1.10 Fiets/voetgangersbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea.

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

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

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

7.1.11 Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn en Groningen-Bedum.

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

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

7.1.12 Fietsprojecten gedekt uit andere bronnen.

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

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

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

7.2 Stallingen.

7.2.1 Fietsparkeren binnenstad.

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

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

Nieuw

7.2.2 Fietsparkeren hoofdstation.

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

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

Nieuw

7.2.3 Fietsparkeren haltes en P+R-terreinen.

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

Nieuw

7.2.4 Fietsenstalling station Europapark.

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

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

7.2.5 Instellen van een fietsservicepunt (AFAC).

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

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

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

7.2.6 Herkenbaarheid binnenstadsstallingen.

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

8. Openbaar Vervoer.

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

8.1 Spoor.

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

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

8.1.1 Station Europapark.

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

8.1.2 Station Hoogkerk.

Wens

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

8.1.3 Station Vinkhuizen.

Wens

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

8.2 Bus.

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

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

8.2.1 Busbaan HOV-West 3^e fase.

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

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

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

8.2.2 Busdoorstroming Europaweg.

Nieuw

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

8.2.3 Halteplan toegankelijkheid 2011-2014.

Het toegankelijk maken van bushaltes, in combinatie met de inzet van lagevloerbussen, maakt het openbaar vervoer in de stad beter toegankelijk voor ouderen, gehandicapten en reizigers met kinderwagens. In 2006 zijn hierover landelijke afspraken gemaakt. Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt voor 2015 van ons verwacht dat wij 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk maken. Per 31 december 2010 zijn 90 haltes toegankelijk gemaakt.

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

9.Auto.

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

9.1 Ringwegen en regionale ontsluiting.

9.1.1 Reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg.

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

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

9.1.2 N360.

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

9.1.3 N361.

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

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

9.1.4 Visie autostructuur/sectorenmodel.

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

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

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

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

9.2 Stedelijke hoofdstructuur.

9.2.1 Afronden Noordzuidroute.

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

9.2.2 Autoluw Steentilstraat.

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

9.2.3 Herinrichting Diepenring.

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

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

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

9.2.4 Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn.

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

9.2.5 Doortrekken Boumaboulevard/Duinkerkenweg.

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

Nieuw

9.2.6 Vervanging Herewegviaduct.

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

9.3. In de wijken.

9.3.1 Kleine verkeersmaatregelen.

De afgelopen 4 jaar hebben we oog gehad voor de kleinere verkeersproblemen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Deze problemen zijn vaak direct van invloed op de directe woonomgeving van bewoners en ondernemers.

De afgelopen 4 jaar zijn bijvoorbeeld de snelheidsbeperkende maatregelen in de G. Bakkerstraat, de verkeersdrempels Hoornsemeer en invalidenparkeerplaatsen bij Ilmarinen uit dit budget gefinancierd. Voor deze verkeersmaatregelen hebben we

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

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

10. Parkeren.

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

10.1 Parkeergarages.

10.1.1 Parkeergarage Damsterdiep.

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

10.1.2 Parkeergarage Forum.

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

10.2 P+R-voorzieningen.

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

Nieuw

10.2.1 Uitbreiden P+R Haren (korte termijn).

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

Nieuw

10.2.2 Uitbreiden P+R Haren (lange termijn).

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

10.2.3 P+R Zernike.

Het eindbeeld voor P+R Zernike bestaat uit een P+R-terrein van 1000 parkeerplaatsen nabij de kruising Noordelijke Ringweg/Zonnelaan en wordt in de toekomst direct met de tram ontsloten. Tot de komst van de tram wordt deze P+R bediend met de bestaande buslijnen. De start van de realisatie van het project wordt voorzien in 2012. Bij de uitvoering moet rekening gehouden worden met de planning van tramlijn 1.

Een deel van het budget Zernike wordt gebruikt om de voorfinanciering te dekken van het project Veilige Schoolomgevingen en Verkeersprojecten Uitvoeringsprogramma 2011-2012 Ruimte voor de Binnenstad.

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

Nieuw

10.2.4 P+R Driebond.

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

Nieuw

10.2.5 Uitbreiding P+R Kardinge.

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

Nieuw

10.2.6 Kwaliteitsverbetering P+R-terreinen.

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

10.2.7 Aansluiting P+R Europapark op Europaweg.

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

11. Verkeersmanagement.

De focus binnen het programma Verkeer ligt de komende periode op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Het realiseren van de benodigde omrijroutes en begeleidende maatregelen in aanloop naar de grote verbouwing hebben in de periode 2011-2014 prioriteit.

Het beleidsveld verkeersmanagement richt zich zowel op het informeren van reizigers als het efficiënt sturen van grote verkeersstromen.

11.1.1 Dynamisch reisinformatiesysteem op belangrijke bushaltes (DRIS).

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

11.1.2 Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen (PRIS).

Nieuw

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

11.1.3 Pakket 13.

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

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

Nieuw **11.1.4 Taskforce Bereikbaarheid (verbouwing Zuidelijke Ringweg).**
Het verbouwen van de Zuidelijk Ringweg betekent werken aan de belangrijkste schakel in ons wegennetwerk. Stremmingen hebben grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Het is van groot belang om tijdens de verbouwing de stad bereikbaar te houden. Dit doen we door een zo slim mogelijke fasering in de bouw en door te sturen op verandering in mobiliteitsgedrag en het bieden van alternatieven. Gelijk oplopend met de projectorganisatie van de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg zal een taskforce Bereikbaarheid werken aan het "openhouden van de winkel tijdens de verbouwing". Financiering dient plaats te vinden uit het RSP. Op ons initiatief wordt ook in breder verband (het totale pallet aan projecten en partijen in de stad en regio) gekeken hoe de verschillende projecten met elkaar samenhangen en hoe we de stad Groningen bereikbaar kunnen houden.

Wens **11.1.5 Dynamisch Verkeers Management (DVM).**
In stad en regio Groningen wordt het instrument (dynamisch) verkeersmanagement nu nog beperkt ingezet als middel om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Wel wordt al enige tijd samengewerkt door de verschillende wegbeheerders en partijen. Dit heeft geleid tot diverse initiatieven zoals gezamenlijke studies, overlegvormen (bijv. doorstroming ringwegen) en de realisatie van DVM-maatregelen in het kader van de Mobiliteitsaanpak, Pakket 13. Om de DVM-maatregelen in de stad verder uit te bouwen is een aanvullende financiering van 3 miljoen euro nodig.

12. Verkeersveiligheid.

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

12.1.1 Afronden 30 km/h gebieden.

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

12.1.2 Veilige schoolomgevingen.

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

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

12.1.3 Verkeerseducatie.

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

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

verdienen extra aandacht in verband met een piek in de ongevallencijfers in juist deze categorie verkeersdeelnemers.

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

Begrotingswijziging 2011
Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Kleine verkeersmaatregelen
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Exploitatie

Nr.	Financiële begrotingswijziging Naam deelprogramma	Bedragen x 1.000 euro			Saldo	Tosvoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
		Lasten	Baten					
7.3	Deelprogramma: RO/EZ: Verkeer: auto	45	45	0			0	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING		45	45	0	0	0	0	

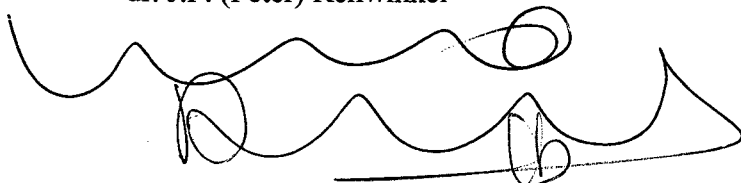
13. Voorstel.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

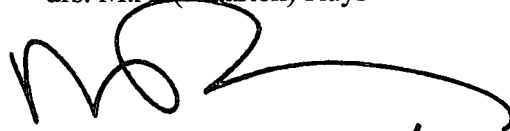
- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011 - 2014 vast te stellen;
- II. ten behoeve van de "veilige schoolomgeving" een budget van € 200.000,- ter beschikking te stellen, te dekken uit het budget P+R Zernike, waarmee het budget P+R Zernike met € 200.000,- wordt verlaagd;
- III. ten behoeve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

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



4k

BIJLAGE