

Datum raadsvergadering 28-3-2012  
Raadscommissie Beheer en Verkeer  
Datum raadscommissie 14-3-2012  
Publiciteit Persbericht PB  
Bijlagen 3

Registratienr. RO 12. 2940223  
Datum B&W besluit 28 februari 2012  
Portefeuillehouder Dekker  
Steller Marcel Moerman  
Telefoon 367 81 55  
E-mail marcel.moerman@groningen.nl

**Onderwerp**

Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015

**Concept raadsbesluit**

De raad besluit:

- I. het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 inclusief de hernieuwde financieringsvoorstellen vast te stellen;
- II. de dekking van het beschikbaar gestelde krediet van € 3.000.000,-- voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (RO 10.2370450) te wijzigen in Quick Win (€ 2.400.000,--) en exploitatie parkeerbedrijf (€ 600.000,--);
- III. een krediet van € 600.000,-- beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleine verkeersmaatregelen in de wijken en dit te dekken uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s);
- IV. voor het verkeerseducatieprogramma 2012 een budget van € 100.000,-- beschikbaar te stellen;
- V. het budget voor verkeerseducatie te dekken uit:
  - a. € 55.000,-- aan incidentele middelen, die bij de begroting 2012 (€ 400.000,--) ter beschikking zijn gesteld voor het project veilige schoolomgevingen;
  - b. € 45.000,-- BDU-verkeerseducatie;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

**Aanwijzingen:** status, deadline, visietrommel

### **Publiekssamenvatting**

---

Jaarlijks bieden wij u het meerjarenprogramma Verkeer aan. Dit jaar over de periode 2012-2015. De focus binnen het programma Verkeer ligt de komende tijd op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Met dit meerjarenprogramma geven we inzicht in het meerjarige investeringsbeeld en geven we de stand van zaken binnen de projecten weer. In dit meerjarenprogramma ontlasten we het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro. Halen we de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West en zetten deze in op de projecten "Aansluiting P3 op Europaweg" en "busdoorstroming Europaweg". Verder lossen we conform de toezegging bij de begroting 2012 alle knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM", "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

### **Voorgesteld besluit**

---

De raad besluit:

- I. het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 inclusief de hernieuwde financieringsvoorstellen vast te stellen;
- II. de dekking van het beschikbaar gestelde krediet van € 3.000.000,-- voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (RO 10.2370450) te wijzigen in Quick Win (€ 2.400.000,--) en exploitatie Parkeerbedrijf (€ 600.000,--);
- III. een krediet van € 600.000,-- beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleine verkeersmaatregelen in de wijken en dit te dekken uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s);
- IV. voor het verkeerseducatieprogramma 2012 een budget van € 100.000,-- beschikbaar te stellen;
- V. het budget voor verkeerseducatie te dekken uit:
  - a. € 55.000,-- aan incidentele middelen, die bij de begroting 2012 (€ 400.000,--) ter beschikking zijn gesteld voor het project veilige schoolomgevingen;
  - b. € 45.000,-- BDU-verkeerseducatie;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

### **Inleiding**

---

Met het meerjarenprogramma Verkeer geven we jaarlijks inzicht in de toekomstige ontwikkelingen en financiering van verkeersprojecten.

### **Beoogd resultaat**

---

Naast dat wij u inzicht willen geven in de ontwikkelingen binnen het programma Verkeer, speelt er een aantal financiële kwesties. Zo willen we het Parkeerbedrijf ontlasten. De Quick Win subsidie uit het project HOV-as West halen en deze zo efficiënt en effectief mogelijk binnen andere projecten inzetten en tot slot een aantal knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen

### **Kader**

---

Het meerjarenprogramma sluit aan bij het collegeprogramma en wordt jaarlijks aan u aangeboden.

### **Argumenten/afwegingen**

---

Het resultaat van de verschuivingen is dat de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro afneemt. Daarnaast vindt de noodzakelijke verschuiving van de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro plaats naar de projecten "Aansluiting P3 op Europaweg" (2,4 miljoen euro) en "busdoorstroming Europaweg" (1,6 miljoen euro). Verder lossen we de knelpunten "Maatregelen DVM", toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad" en een deel (1 miljoen euro) van het financieringskort voor de HOV-as West, die met het verschuiven van de Quick Win is ontstaan, op. Dit doen we

door het vrijspelen van RSP uit P+R Driebond en P+R Haren door beide projecten te versoberen en voor een groot deel te dekken uit BDU.

Aandachtspunt van de verschuivingen in de hernieuwde financieringsvoorstellen is dat een voorbeslag op toekomstige BDU van 9 miljoen euro wordt gelegd, bij een gelijkblijvende vrij te besteden BDU-bijdrage van 3 miljoen euro per jaar.

#### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

Het meerjarenprogramma Verkeer omvat vele projecten. Communicatie over het meerjarenprogramma specifiek vindt niet plaats. Communicatie over aanleiding, doel en gevolgen van een project richting inwoners en externe partijen vindt per project afzonderlijk plaats.

#### **Financiële consequenties**

Met het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 wordt een aantal financieringsconstructies van projecten gewijzigd. Deze zijn in bijlage 2 schematisch weergegeven. Door de verschuivingen wijzigt de dekking voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op de Europaweg. Op 20 oktober 2010 heeft u voor dit project een krediet van € 3.000.000,-- beschikbaar gesteld. Het krediet wordt tot op heden volledig gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Voorgesteld wordt de dekking van dit krediet nu te wijzigen in een bijdrage van € 2.400.000,-- uit Quick Win en € 600.000,-- uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

Voor het budget verkeerseducatie van € 100.000,--, bestaande uit € 45.000,-- BDU en € 55.000,-- uit veilige schoolomgevingen is geen begrotingswijziging nodig, omdat beide projecten onderdeel zijn van het deelprogramma verkeersveiligheid.

Het krediet voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen in de wijken (voor 4 jaar) dekken we uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s). Hiervoor is onderstaande begrotingswijziging nodig.

#### **Investing**

##### **Begrotingswijziging voor investeringskrediet**

##### **Meerjaren programma V&V 2012-2015 - kleine verkeersmaatregelen**

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2015

<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7.3 Verkeer - Auto	600	0	-600
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>600</b>	<b>0</b>	<b>-600</b>

#### **Realisering en evaluatie**

Vanwege de grote diversiteit aan projecten binnen het programma Verkeer bestaat er ook een grote diversiteit aan planningen. In de bijlage "Totaaloverzicht meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015" vindt u per project een planning op kwartaalbasis.

## Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015

In de structuurvisie *Stad op Scherp* zetten we in op het duurzaam verbeteren van het woon- en leefklimaat en het positioneren van Stad en Regio met economische potentie in de kennissector. Dat vraagt om investeringen in wijken, in een betere bereikbaarheid, in de *dynamo's* (binnenstad, stationsgebied, Europapark, UMCG/Bodenterrein, Zernike en Martiniziekenhuis) en in het stimuleren en faciliteren van de kenniseconomie.

In ons Collegeprogramma, de meerjarenbegroting 2012-2015 en het meerjaren uitvoeringsprogramma structuurvisie (MUST) 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).

Binnen het programma Verkeer ligt de focus op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Randvoorwaarden hierbij zijn dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijven. Om ook tijdens de verbouwingen goed bereikbaar te zijn is het tijdig realiseren van de benodigde omrijroutes en begeleidende maatregelen (dynamisch verkeersmanagement) van groot belang.

Met dit meerjarenprogramma geven we inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen per deelprogramma en de financiering van onze verkeersprojecten. De projecten tot en met het jaar 2012 zijn hard wat betreft dekking en planning en in overeenstemming met de besluiten die u bij de begroting 2012 en eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten vanaf 2013 baseren wij ons op inschattingen over zowel kosten, te ontvangen subsidies als mogelijke medefinanciering door andere overheden en partijen. De budgetten voor toekomstige projecten zijn daarmee indicatief en dynamisch. Op het moment dat we constateren dat middelen op andere projecten effectiever kunnen worden ingezet, kunnen budgetten van projecten die nog niet hard zijn wijzigen.

Ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 wijzigt de financiering van negen projecten. De wijzigingen vindt u terug in de twee bijlagen "investeringsbeeld 2012-2015" en "hernieuwde financieringsvoorstellen". De aanleiding tot de gewijzigde financiering is driedelig. Allereerst leidt de discussienota "Parkeren met perspectief" ertoe dat we investeringen met minder eigen (Parkeerbedrijf) middelen, en meer met BDU en RSP dekken. Ten tweede zorgt het "on-hold" zetten van het project HOV-as West ervoor, dat een andere inzet van de Quick Win subsidie vóór 1 januari 2014 nodig is. Ten derde lossen we, zoals we bij de behandeling van de begroting 2012 hebben toegezegd, de knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM" "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

In de hernieuwde financieringsvoorstellen beleggen we 12 miljoen euro BDU in de periode 2012-2015. Hierbij gaan we ervan uit dat de vrij besteedbare omvang van de BDU, net als in voorgaande jaren, 3 miljoen euro per jaar bedraagt. Omdat er vanuit het Rijk bezuinigingen (omvang onbekend) op de BDU zijn aangekondigd, benoemen we het volledig beleggen van de BDU nadrukkelijk als risico.

Tot slot geven we in de bijlage "Totaaloverzicht Meerjarenprogramma Verkeer" de planning en financiering van alle projecten schematisch weer. Uit dit overzicht blijkt dat we veel projecten binnen het programma Verkeer financieren met subsidies (Regio, RSP en BDU). Tegenover de BDU-subsidie dient een verplichte cofinanciering uit eigen middelen van 60% te staan. Door deze verplichte cofinanciering was tot op heden de mogelijkheid beperkt om te schuiven met middelen en zodoende knelpunten op te lossen. Door twee afspraken met de provincie, BDU kan worden gekoppeld met RSP én RSP-middelen kunnen, vanuit BDU perspectief, als eigen middelen worden beschouwd, is de mogelijkheid tot schuiven aanzienlijk vergroot.

Met dit meerjarenprogramma, zien we in het verlengde van deze twee afspraken, ruimte om al onze knelpunten op te lossen. Dit doen we door eigen middelen uit P+R Zernike te halen en het project enkel met RSP en BDU te dekken. Daarnaast spelen we RSP-middelen vrij door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en met BDU te financieren.

## Meerjarenprogramma in het kort

Het is onze uitdaging een goede balans te vinden in het oplossen van doorstromingsmaatregelen en het behouden van een leefbare en duurzame stad. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht om de groei van de automobiliteit op te vangen. Ons devies is daarom met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Omdat Groningen een compacte stad is, is de fiets in veel gevallen en voor veel Stadjsers 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 (2012-2015) 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;
- Aanleg, uitbreiding en upgradering van P+R-terreinen;
- Uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations en in de binnenstad;
- Aanleg van de HOV-as West (niet voor 2015) inclusief de bustoe- en afrit bij P+R Hoogkerk (2013);
- Verbeteren van de busdoorstroming op de Europaweg;
- Opzetten projectteam Bereikbaarheid Stad;
- Invoering dynamisch verkeersmanagement (DVM).

In dit meerjarenprogramma gaan we per deelprogramma in op de stand van zaken van de projecten. Naast een korte beschrijving van het project, de voortgang, planning en financiering brengen we de verschuivingen, voor die projecten die het aangaat, in kaart.

Op korte termijn halen we de Quick Win subsidie van vier miljoen euro uit het project HOV-as West, omdat we de deadline van 31-12-2013 binnen dit project niet halen. Het financieringstekort voor het project HOV-as West dat door de verschuiving ontstaat, lossen we op met 3 miljoen euro BDU en 1 miljoen euro RSP.

We zetten de Quick Win subsidie in op de projecten “Aansluiting P3 op A7” en “busdoorstroming Europaweg”. Beide projecten voldoen aan de voorwaarden voor Quick Win en zijn binnen dit kader de eerste projecten die worden uitgevoerd. Het behalen van de deadline is voor zowel het project “Aansluiting P3 op A7” als het project “Busdoorstroming Europaweg” haalbaar.

Met de Quick Win verschuiving naar de “Aansluiting P3 op A7” ontlasten we het Parkeerbedrijf met 2,4 miljoen euro. We ontlasten het Parkeerbedrijf verder door in totaal 7 miljoen euro bijdrage van het Parkeerbedrijf uit investeringsprojecten te halen. We vervangen deze middelen door BDU en RSP

De overige verschuivingen uit de projecten P+R Zernike en het versoberen van de projecten P+R Driebond en P+R Haren leiden ertoe dat we conform de toezegging bij de begrotingsbehandeling 2012 alle knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen.

In de bijlage “Investeringsbeeld 2012-2015” vatten we de verschuivingen per project samen en maken we inzichtelijk dat we tot en met 2015 de BDU volledig beleggen. Omdat de toekomstige omvang van BDU onzeker is, gaan we in op het hieraan verbonden risico.

De verschuivingen en de bijbehorende benodigde BDU per jaarschijf worden in de bijlage “Hernieuwde financieringsvoorstellen” schematisch weergegeven.

De bijlage “Totaaloverzicht Meerjarenprogramma Verkeer” geeft van alle verkeersprojecten een schematisch overzicht van de planning en dekking.

## Stand van zaken per project

### Grote projecten

Binnen het meerjarenprogramma Verkeer spelen een aantal grote projecten. Deze benoemen we niet onder de afzonderlijke deelprogramma's, maar separaat. Het gaat hierbij om de projecten:

- Zuidelijke Ringweg
- Oostelijke Ringweg
- Regiotram
- Stationsgebied
- Eemskanaalzone
- Spoorse maatregelen vanuit RSP

#### *Zuidelijke Ringweg*

Voor de Zuidelijke Ringweg werken we de komende periode, en voor een groot deel al op korte termijn, het voorkeursalternatief met de verdiepte ligging en drie deksels verder uit. Hierbij besteden we aandacht aan de (financiële) haalbaarheid van zowel de mogelijke verlaging van het Parkwegviaduct als de drie optimalisaties: Esperanto-kruising, Oude Winschoterdiep en de volledige aansluiting met de Europaweg. We bekijken wat binnen het huidige budget én mogelijk te realiseren aanbestedingsvoordeel haalbaar is.

Zowel de directe gevolgen op de leefbaarheid en de verkeersstromen in de stad als de verkeersintensiteit op de parallelstructuur, Maaslaan, Waterloolaan en Vondellaan, hebben hierbij onze aandacht.

De planning is dat medio 2012 de minister het Ontwerp Tracébesluit (OTB) vaststelt, waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn. 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.

Voor de Zuidelijke Ringweg is een budget beschikbaar van 624 miljoen euro (424 miljoen euro RSP en 200 miljoen euro MIRT). De samenwerkende partijen betalen de inzet van mensen en andere kosten voor de planfase en realisatie uit dit budget. Voor dekking van de plankosten heeft u tot en met januari 2012 een bedrag van 1,65 miljoen euro ter beschikking gesteld.

#### *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. Voordat we in 2015 met de bouwwerkzaamheden voor de Zuidelijke Ringweg beginnen, moeten de werkzaamheden aan de Oostelijke Ringweg klaar zijn. We liggen op schema. De gehele Oostelijke Ringweg zal in 2014 ongelijkvloers zijn. In de huidige planning is eind 2012 de eerste kruising Lewenborg / Ulgersmaborg klaar en eind 2013 worden de overige drie kruisingen opgeleverd.

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. Dit in de verhouding 2/7 gemeente en 5/7 provincie. Voor dit project is ons deel gedekt uit de 454.000 euro die wij tot en met medio 2015<sup>1</sup> jaarlijks sparen voor de ringwegen en de afspraak met de provincie om jaarlijks 381.500 euro uit de BDU in te zetten.

---

<sup>1</sup> Tot en met 2016 zetten wij de ringwegen-middelen in voor de aanpak van ringwegen en vanaf 2017 voor de RegioTram. De middelen vanaf medio 2015 en 2016 zijn nog niet specifiek bestemd.

### **Regiotram**

De aanbestedingsprocedure voor de twee tramlijnen in de stad is in volle gang en loopt tot eind 2012. De verwachting is dat de bouw daarna kan beginnen en drie á vier jaar zal duren. Vervolgens wordt het project opgeleverd en kan de tram gaan rijden. Voor zowel Lijn 1 (HS-Zernike) als Lijn 2 (HS-Kardinge) is dat vermoedelijk medio 2016. Belangrijk uitgangspunt én eis bij de aanbesteding is dat de overlast beperkt blijft. Er moet rekening worden gehouden met de andere grote bouwwerkzaamheden in en rond de stad.

Na 2020 rijden de trams door de regio in. In de periode 2012-2015 worden deze plannen verder uitgewerkt en moet de financiering worden geregeld. We verwachten voor de zomer van 2012 aan de betrokken gemeenteraden en provinciale staten een voorstel neer te leggen om één of meerdere verkenningstudies op te starten.

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.

### **Verkenning stationsgebied**

In het stationsgebied rondom het Hoofdstation komen vele ontwikkelingen samen. De aanlanding van de trams, extra treinen uit Zwolle en Leeuwarden en de mogelijke komst van de treinverbinding met Heerenveen hebben grote impact op de spoorconfiguratie rondom het Hoofdstation. Indien de doorkoppeling van treinen uit Nieuweschans naar Roodeschool doorgaat, heeft dit gevolgen voor de sporen in en nabij het stationsgebied. We werken daarom de komende periode de visie voor het Hoofdstation verder uit. In samenwerking met DeZwarteHond. en Movares stellen we een ontwikkelstrategie op in de vorm van een zogenaamde "beslisboom". Hierbij staan een viertal keuzes centraal rondom de *spoorconfiguratie* (doorgetrokken sporen of (een aantal) perroneilanden), de *transfer* (passerelle of tunnel), *Parkwegviaduct* (hoog of laag) en tot slot het *busstation* (op hoogte of maaiveldniveau). Door deze vier keuzes achter elkaar in de tijd te zetten, ontstaan er in de beslisboom zo 16 theoretische eindbeelden. Deze eindbeelden hebben elk hun sterke en zwakke punten op de gebieden infrastructuur, ruimtelijkheid, mogelijk programma op en rond het station, milieu, duurzaamheid en (financiële) haalbaarheid. De ontwikkelingsvisie leggen we in de loop van 2012 aan u voor.

We hebben in ons collegeprogramma benadrukt, dat het accent voor de komende periode ligt op het realiseren van de diverse infrastructurele maatregelen. Daarvoor zijn immers ook fondsen beschikbaar. Voor de langere termijn komt de vastgoedontwikkeling in beeld. De daarvoor in onze ogen noodzakelijke verplaatsing van het emplacement vergt de nodige investeringen. Voor een bijdrage daarin zien we zeker een rol weggelegd voor het rijk. De meest gereede weg daarvoor loopt via de gebiedsagenda MIRT Noord-Nederland. Zekerheid over geld kan in dit stadium echter niet worden verschaft. Ter dekking van de plankosten heeft u in totaal 1,85 miljoen euro krediet verstrekt.

### **Eemskanaalzone (Sontwegtracé)**

Op 27 april 2011 heeft u de uitgangspunten vastgesteld voor het Sontwegtracé inclusief de brug. Uitgangspunt is dat er één brug met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus komt over het Winschoterdiep. De brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. De provincie heeft toestemming gegeven voor de plek en de hoogte van de brug.

Voor het Sontwegtracé heeft u in april 2011 een investeringsbegroting vastgesteld ter hoogte van 65 miljoen euro. De beoogde dekking is een bijdrage vanuit Meerstad van 30 miljoen euro, RSP-overig van 18 miljoen euro, bijdrage FES van 12 miljoen euro en een bijdrage van 5 miljoen euro uit structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014.

We willen de brug hebben opgeleverd vóór de start van de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg (als mogelijke omrijroute).

### ***RSP spoor***

In het Regio Specifieke Pakket (RSP) zijn maatregelen opgenomen om een forse impuls te geven aan het vervoer over het spoor. Bij de meeste projecten is de provincie of Prorail trekker; wij zijn er nauw bij betrokken.

De eerste mijlpaal is in mei 2011 gerealiseerd met de herintroductie van de spoorlijn Groningen – Veendam. De komende jaren wordt de frequentieverhoging van de dienstregeling op de trajecten Groningen – Leeuwarden (één extra sneltrein per uur) en Groningen – Assen (5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> trein en mogelijk doortrek naar Assen) onderzocht. Vanaf december 2012 gaat er een extra stoptrein tussen Groningen en Zwolle rijden, zodat er per uur twee intercity's en twee stoptreinen rijden.

Dit voorjaar wordt de (financiële) haalbaarheid bekeken van een nieuwe spoorverbinding tussen Groningen en Heerenveen. Verder inventariseren we de mogelijkheden om regioliijnen op het hoofdstation door te koppelen. Met deze doorkoppeling ontstaan directe verbindingen tussen Roodeschool-Nieuweschans en Delfzijl-Veendam.

De gevolgen van deze maatregelen op de spoorwegovergangen in onze stad brengen we in kaart en we inventariseren de noodzakelijke aanpassingen. De ongelijkvloerse kruising Paterswoldseweg met het spoor is hier een voorbeeld van. Het uitgangspunt hierbij is dat kosten van de ruimtelijke en stedelijke inpassing, die het directe gevolg zijn van de spoorse maatregelen, worden gedekt uit de RSP-middelen. Voor het in kaart brengen van de gevolgen van de spoorse projecten. Het meedenken aan de projecten én het borgen van de gemeentelijke belangen binnen beide projecten is forse personele capaciteit nodig. Voor de dekking van deze kosten zoeken we aansluiting bij de projecten zelf.



## **Fiets**

Groningen is een echte fietsstad; ongeveer 60% van alle verplaatsingen doen onze Stadgers met de fiets. Dit hoge fietsgebruik willen we de komende jaren behouden en zelfs vergroten. De afgelopen jaren hebben we daarom fors ingezet op de aanleg van een compleet, comfortabel en snel fietsnetwerk. Hiervoor hebben we fietsbruggen en –paden aangelegd, tegelfietspaden geasfalteerd en verkeerslichten fietsvriendelijker afgesteld. Ons imago van fietsstad strekt voorbij onze stads- en zelfs landsgrenzen. Uit binnen- en buitenland ontvangen we met enige regelmaat delegaties, die bij ons komen kijken hoe wij het fietsbeleid vormgeven. Hier zijn we trots op, maar het betekent niet dat er geen uitdagingen zijn. Voor de komende jaren zien we deze opgaven vooral op het gebied van fietsparkeren, het verbeteren van de kwaliteit, doorstroming en veiligheid op fietspaden in de stad en het realiseren van Fietsroutes Plus vanuit de stad naar ons ommeland.

### **Fietspaden en –routes**

De afgelopen jaren hebben we veel ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk aangelegd. Daarmee is ons fietsnetwerk grotendeels op orde. Een aantal uitbreidingen van het fietsnetwerk, waarmee we reeds zijn begonnen, maken we dit jaar grotendeels af. Als deze fietspaden zijn afgerond zijn alle maatregelen zoals benoemd in de Fietsnota uitgevoerd. Het opstellen van een nieuwe fietsbeleidsnota komt daarmee weer in beeld. De focus zal daarbij met name liggen op het verbeteren van de kwaliteit, doorstroming en veiligheid van bestaande fietsroutes. U moet daarbij vooral denken aan de aanleg van bredere fietspaden en het fietsvriendelijker afstellen van de verkeerslichten. De oorzaak van de behoefte aan bredere fietspaden is het grote aantal fietsers in combinatie met de toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers (snorfiets en E-bike). De aanleg van bredere fietspaden biedt goede passeermogelijkheden en vergroot daarmee de veiligheid voor alle fietsers

### ***Fietsbrug Blauwbrugje (Plataanbrug)***

16 februari 2012 is de fietsbrug “Blauwbrugje” geopend. De fietsbrug maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het Blauwbrugje ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike. De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die u heeft verstrekt. Op dit moment is 1,85 miljoen euro aan kosten gemaakt. Er moeten nog wat afrondende werkzaamheden worden uitgevoerd, maar een aanzienlijk bedrag zal vrijvallen.

Verder geldt voor de fietsbrug Blauwbrugje dat er eind 2011 een Regiofonds bijdrage is toegekend van 200.000 euro. Met deze bijdrage willen we een deel opvangen van de BDU, die mogelijk niet ingezet kan worden. We kunnen een deel niet inzetten, omdat er aanzienlijk minder kosten zijn gemaakt dan verwacht. Bij de nacalculatie zal blijken wat het positieve resultaat is. Dit resultaat vloeit terug naar concern. Na de nacalculatie overleggen we met de provincie over de herbestemming van de niet ingezette BDU.

### ***Fietspad langs de Noordelijke Ringweg en Aquamarijnstraat***

Aansluitend op het Blauwbrugje 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. We verwachten begin 2014 beide fietspaden te hebben gerealiseerd.

De totale kosten voor de aanleg van beide fietspaden bedraagt 1.209.000 euro. Dekking bestaat uit 503.000 euro BDU en 706.000 euro Nieuw Beleid 2009.

### ***Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark***

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. We verwachten het project in 2012 op te leveren.

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.

### ***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. We verwachten begin 2014 dit fietspad te hebben opgeleverd.

De totale kosten bedragen 1.244.000 euro. Dekking bestaat uit 790.000 euro Nieuw Beleid 2009 en 454.000 euro BDU.

### ***Wens: 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 doortrekken door ook het gedeelte tussen de Kerklaan en de Walfridusbrug aan te leggen. Hiervoor hebben we op dit moment nog geen middelen.

### ***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.

### ***Fietsroutes Plus***

Het fietsnetwerk in de stad is grotendeels op orde. Vanuit het ommeland naar de stad toe en vice versa zien we aanzienlijke verbeterpunten. Zowel de provincie Groningen als de Regio Groningen-Assen hebben dezelfde visie. Gezamenlijk, met de provincie als trekker, zetten we in op de realisatie van vier zogeheten Fietsroutes Plus. Dit zijn hoogwaardige fietspaden, waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte, doorstroming en veiligheid. De vier fietsroutes zijn Groningen-Zuidhorn (gerealiseerd), Groningen-Bedum (2014), Groningen-Ten Boer (planvorming gestart) en Groningen-Winsum (planvorming gestart). Een belangrijk aandachtspunt is de aantakking van de Fietsroutes Plus op het gemeentelijke fietsnetwerk. Samen met provincie en regio ligt er een inhoudelijke en financiële opgave om een goede verbinding te realiseren. In het programma verkeer hebben wij momenteel geen middelen om een bijdrage te leveren.

### ***Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner***

In Stap Op Deel 2 hebben wij aangekondigd om, in navolging van Amsterdam, een fietsrouteplanner voor de stad Groningen te 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. Voordat het (toeristen)fietsseizoen in april 2012 van start gaat, kunnen zowel het fietsknooppuntennetwerk als de fietsrouteplanner worden gebruikt.

De kosten van 45.000 euro worden gedekt vanuit incidentele fietsmiddelen uit Stap Op.

### ***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.

In de visie Eemskanaalzone gaan we vooralsnog uit van een langzaamverkeer-verbinding, die het Sontweggebied verbindt met het centrum. Binnen het totale plan voor het Sontwegtracé van 65 miljoen euro is momenteel een taakstellende investeringsraming van 4 miljoen euro voor deze verbinding opgenomen. Indien blijkt dat we de aan deze brug gekoppelde middelen elders binnen het programma effectiever kunnen inzetten, is het faseren c.q. schrappen van deze brug een optie.

### ***Wens: 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.

### ***Fietsprojecten gedekt uit andere bronnen***

Binnen het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer zijn 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:

- fietspad De Verbetering (dekking: exploitatie Noordzuidroute);
- fietstunnel Helperzoom-Europapark onder het station Europapark (dekking: exploitatie Europapark);

## **Stallingen**

We willen de vele fietsers na hun rit voldoende, goede en veilige stallingsmogelijkheden bieden. Met name op het hoofdstation, in de binnenstad en de oude (studenten)wijken is het aantal stallingsplekken niet toereikend. Overlast door massaal geparkeerde fietsen op straat willen we voorkomen. Daarvoor is de aanleg en uitbreiding van stallingsmogelijkheden nodig.

### ***Fietsparkeren hoofdstation***

Op het hoofdstation breiden we het aantal plekken uit. Zo komen er in 2012 voor de start van het nieuwe collegejaar 440 plekken bij en inventariseren we de ruimtelijke mogelijkheden (bijvoorbeeld langs het water) voor verdere uitbreiding. Ook blijven we inzetten op een betere benutting van de aanwezige stallingscapaciteit in het Stadsbalkon door fietsen, die langer gestald staan dan 12 dagen, te verwijderen. In de parkeernota is hiervoor vanuit het Parkeerbedrijf 2 miljoen euro beschikbaar.

### ***Fietsenstalling station Europapark***

In Groningen stijgt het fietsgebruik de laatste jaren fors en we zien dat de fiets als transportmiddel voorafgaand aan de treinreis een hoge vlucht neemt. Zo is op het hoofdstation het aantal gestalde fietsen de afgelopen zeven jaar verdubbeld. We verwachten dat het fietsgebruik ook de komende jaren fors toeneemt en dat in de nabije 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. We hebben daarom een ondergrondse fietsenstalling bij de realisatie van het station Europapark opgenomen. De benodigde 3 miljoen euro hiervoor is gevonden in BDU (2011). Voor dekking van de beheerskosten van de fietsenstalling, geraamd op 180.000 euro per jaar, zetten we in op de subsidie "Groei op het Spoor".

### ***Fietsparkeren binnenstad / Deltaplan Fiets***

In de binnenstad willen de overlast van gestalde fietsen tegengaan. De aanzet hiertoe is gegeven met 'De Groninger Fietsenstandaard'. We bekijken de (financiële) mogelijkheden van inpandig en ondergronds stallen, zoals de fietsenstalling onder het Groninger Forum. De komende periode zetten we enkele pilots in gang. Zo komen er op diverse plekken in de binnenstad fietsparkeervakken voor kort winkelbezoek en gaan we handhaven op fout gestalde fietsen op het Broerplein en in de Uurwerkersgang. Ook een onderzoek naar de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een mobiele fietsenstalling op de Vismarkt naast de Korenbeurs is onderdeel van de pilots.

De dekking voor de kosten van 4 miljoen euro is ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 veranderd. De totale 4 miljoen komt niet langer volledig uit het Parkeerbedrijf. In dit meerjarenprogramma stellen we voor om 2,4 miljoen euro uit het Parkbedrijf en 1,6 miljoen euro uit BDU te halen. Hiertoe doen we in 2013 een BDU-aanvraag van 0,4 miljoen euro en in 2014 een aanvraag van 1,2 miljoen euro.

### ***Ruimte voor de Binnenstad***

In de binnenstad speelt verder het actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad. Het gaat hierbij om experimenten, participatie en planbegeleiding in de binnenstad. Voorbeelden van maatregelen zijn de fietsersvrije Folkingestraat op zaterdag, speelvoorziening Waagplein, stimuleren van (winkel)bezoekers Gelkingestraat / Oosterstraat (experimenteerzone) en het opstellen van een visie Grote Markt.

Voor dit project heeft u vorig jaar 200.000 euro uit het Diepenringbudget beschikbaar gesteld. Wij komen bij u terug met een alternatieve dekkingsbron.

### ***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. In 2011 is de nieuwe fietsenstalling in de Peperstraat als eerste fietsenstalling uitgevoerd in onze gemeentelijke huisstijl. Hiermee is de informatievoorziening verbeterd. Voor de zomer 2012 maken we ook de andere drie binnenstadsstallingen op dezelfde wijze herkenbaar. De kosten dekken we uit 20.000 euro vanuit Stap Op Deel 2.

### ***Fietsparkeren oude (studenten)wijken***

In de oude (studenten)wijken merken we dat het grote aantal gestalde fietsen leidt tot steeds meer overlast. Voor het bieden van oplossingen zijn binnen het programma Wonen, flankerend beleid studentenhuysvesting, structureel middelen beschikbaar. We merken echter dat er nu meer aanvragen voor fietsklemmen zijn dan dat we op korte termijn kunnen inwilligen. Er is derhalve een wachtlijst. We willen door uitruil van structurele en incidentele (mogelijk via RSP) middelen tussen de programma's Wonen en Verkeer dat er meer middelen op korte termijn beschikbaar komen. Door deze uitruil, waarmee meer geld op korte termijn voorhanden komt, kunnen we de wachtlijst aanpakken. We komen hiervoor met een apart voorstel bij u terug.

## **Openbaar Vervoer**

Groningen is een bruisende stad met een hoog voorzieningenniveau en trekt daarmee vele bezoekers. Al deze bezoekers kunnen en willen we niet per auto faciliteren. Een hoogwaardig (regionaal) openbaar- vervoersysteem met onze stad als knooppunt en met uitstekende aansluitingen naar de belangrijkste bestemmingen in de stad is daarmee van groot belang. De tram- en treinverbindingen vervullen hierin een essentiële rol, maar ook de bus blijft belangrijk. De stations waar al het openbaar vervoer (trein/tram/bus) samenkomt, moeten de groeiende vraag naar overstappen efficiënt en comfortabel faciliteren.

### **Spoor**

Het deelprogramma spoor omvat treinverbindingen, tramverbindingen en maatregelen rondom de stations. De treinverbindingen faciliteren de vervoerspendel van en naar de stad vanuit ons ommeland. De tram faciliteert de verplaatsingen binnen de stad en op de langere termijn (2020-2030) ook in de regio.

Onder de kop "Grote Projecten" in dit meerjarenprogramma zijn de projecten uit RSP spoor, de Regiotram en de verkenning stationsgebied opgenomen. De stand van zaken rondom de (mogelijke) aanleg van andere stations, dan het Hoofdstation, wordt hieronder uiteengezet.

#### ***Station Europapark***

Binnen het Kolibri-netwerk is de ontwikkeling van het station Europapark belangrijk. We verbeteren zo de bereikbaarheid van het Europapark, Kempkensberg en de zuidelijke stadswijken. Vanaf de zomer 2011 is de bouw gestart en eind 2012 gaat het station officieel open. De werkzaamheden bestaan uit de aanleg van een fiets/voetgangerstunnel, perrons, trappen en de inrichting van het stationsplein. Ook komt er een ondergrondse fietsenstalling. Deze stalling zal naast het station aan de kant van het Europapark geplaatst worden.

#### ***Station Hoogkerk***

Station Hoogkerk is opgenomen binnen het Raamwerk RegioRail. De aanleg van station Hoogkerk wordt verder uitgewerkt binnen het project "spoorlijn Groningen-Leeuwarden". Over de financiering van dit station zijn op dit moment geen afspraken gemaakt. De verwachte oplevering is zeker niet voor 2017.

#### ***Station Vinkhuizen***

Station Vinkhuizen is opgenomen in het raamwerk RegioRail. Op dit moment is geen dekking voor de realisatie van dit station. In de nabije toekomst vinden geen concrete vervolgstappen plaats.

## **Bus**

Binnen het hoogwaardige openbaarvervoersysteem dat wij nastreven, speelt de bus een belangrijke rol. Een sluitende exploitatie is daarbij het uitgangspunt. In 2011 hebben we echter moeten constateren dat het OV-bureau een aanzienlijk tekort heeft. Door een onttrekking van 336.000 euro uit onze OV-voorziening (wij zijn 21% risicodragend binnen het OV-bureau) dekken wij samen met onze andere partners het tekort over 2011. Overigens zijn er door deze bijdrage geen middelen meer binnen onze OV-voorziening<sup>2</sup> beschikbaar.

De komende periode onderzoekt het OV-bureau de oorzaken van het tekort en brengt zij maatregelen in kaart om de exploitatie te verbeteren. Enkele projecten die wij uitvoeren, dragen bij aan het verbeteren van de exploitatie. Een betere busdoorstroming verkort de reistijd en verbetert daarmee de exploitatie.

### ***Busbaan HOV-West 3<sup>e</sup> fase***

De laatste fase van de busbaan HOV-as West, die een directe verbinding tot stand brengt van P+R Hoogkerk naar het Hoofdstation verkort de reistijd aanzienlijk. Binnen dit project worden we echter geconfronteerd met aanvullende eisen van ProRail ten aanzien van het ontwerp. We bekijken de komende periode, wat gezien deze situatie, de beste oplossing is. De busbaan gelijktijdig realiseren met een ongelijkvloerse kruising van het spoor met de Paterswoldseweg is daarbij het uitgangspunt

Gezien de huidige situatie is de deadline van 31-12-2013 voor de Quick Win subsidie niet haalbaar. We halen de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro daarom uit het project. We verschuiven 2,4 miljoen van de Quick Win naar het project "aansluiting P3 op Europaweg" en 1,6 miljoen euro naar het project "busdoorstroming Europaweg".

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Om het aandeel BDU binnen dit project te kunnen maximaliseren (40% van totaalbudget) dient er 60% uit eigen middelen te komen. Dit betekent dat er op termijn een extra bijdrage van 1 miljoen euro uit eigen middelen nodig is. Aangezien vanuit BDU-perspectief ook het Regiofonds en RSP worden gezien als eigen middelen, stellen we voor om op termijn deze "eigen bijdrage" uit RSP te halen. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Tevens voldoet het project aan de criteria die vanuit RSP aan projecten worden gesteld.

### ***Aansluiting P3 op Europaweg***

Het P+R-terrein Europapark bestaat sinds 2006 en functioneert goed. In 2012 wordt deze P+R aangesloten op de Europaweg. Hiermee realiseren we een snellere doorstroming voor de bus vanaf het terrein naar het UMCG en de binnenstad. Daarnaast kunnen automobilisten nog gemakkelijker gebruik maken van deze P+R.

Op 20-10-2010 heeft u een krediet van 3 miljoen euro voor dit project ter beschikking gesteld. Met dit meerjarenprogramma willen we de dekking hiervan wijzigen. De volledige dekking van 3 miljoen euro komt niet langer uit het Parkeerbedrijf. We stellen voor om de kosten voor 0,6 miljoen euro te dekken uit het Parkeerbedrijf en voor 2,4 miljoen euro uit de Quick Win subsidie.

### ***Busdoorstroming Europaweg***

Om de busdoorstroming richting de binnenstad/UMCG over de Europaweg te verbeteren, leggen we op de Europaweg een aparte busbaan stad in en stad uit aan.

De kosten worden geraamd op 5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren met 2,5 miljoen euro RSP, 1,6 miljoen euro Quick Win (4 miljoen minus 2,4 miljoen euro voor de aansluiting P3 op Europaweg) en 0,9 miljoen euro vanuit BDU 2013.

---

<sup>2</sup> De OV-voorziening bedraagt 2,8 miljoen euro. Hiervan is 2,2 miljoen euro bestemd voor de derde fase HOV-as West, 227.000 euro voor het toegankelijk maken van bushaltes, 50.000 euro voor dynamische reis informatie op bushaltes en 336.000 euro ter dekking van ons risicodragende deel binnen het tekort van het OV-bureau.

### ***Bus toe- en afrit Hoogkerk***

Om de busdoorstroming naar en vanaf P+R Hoogkerk op de A7 te verbeteren, realiseren we een aparte bustoe- en afrit.

De kosten voor dit project zijn medio 2011 geraamd op 3,5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren vanuit de exploitatie, RSP en BDU. Binnen de exploitatie van het project is 1,3 miljoen euro beschikbaar. Vanuit RSP vragen we 1 miljoen euro aan. De resterende 1,2 miljoen euro dient vanuit BDU 2013 te komen.

In december 2011 heeft Rijkswaterstaat aanvullende eisen aan het ontwerp gesteld. Deze aanvullende eisen zullen ook consequenties hebben voor de geraamde kosten. De omvang hiervan is op dit moment nog niet bekend. We stellen voor de nader te bepalen extra kosten ten laste te brengen van RSP en BDU. De verwachte realisatie is medio 2013.

### ***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.

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt voor 2015 van ons verwacht dat wij 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk maken.

Tot en met 2011 zijn 175 haltes toegankelijk gemaakt. In 2012 verwachten we 85 haltes toegankelijk te maken. In 2013 en 2014 dienen in totaal nog 160 haltes toegankelijk te worden gemaakt.

Zowel op 16-12-2009 als 30-11-2011 heeft u voor het toegankelijk maken van haltes 809.700 euro beschikbaar gesteld. In totaal is hiermee ruim 1,6 miljoen euro beschikbaar. Op dit moment hebben we 0,5 miljoen euro uitgegeven. We kunnen dus nog vooruit, maar de verwachting is dat niet alle 160 haltes die in 2013 en 2014 worden aangepakt hieruit kunnen worden gedekt. We stellen daarom voor 0,2 miljoen euro RSP-middelen vanuit P+R Driebond in te zetten voor het project toegankelijke bushaltes. Samen met toekomstige provinciale subsidies voor het toegankelijk maken van bushaltes komen zo voldoende middelen beschikbaar.

Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Het RSP-kader dient wel te worden verruimd. Het toegankelijk maken van bushaltes valt op dit moment niet binnen de criteria van RSP.

### ***Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS) op belangrijke haltes***

Sinds eind 2008 werken we in samenwerking met het OV-bureau aan de invoering van DRIS. Met DRIS worden reizigers via digitale schermen geïnformeerd over de actuele aankomst- en vertrektijd van hun bus. Sinds december 2009 informeren we via DRIS de reizigers in de bus. De bussen van Qbuzz zijn hiervoor met de benodigde navigatie- en communicatieapparatuur uitgerust. In de komende periode gaan we ook de wachtende busreizigers op de halte via DRIS informeren.

In juni 2011 heeft u het meerjarenplan DRIS vastgesteld. De komende periode worden 150 van de 650 bushaltes in Groningen van DRIS voorzien.

De kosten hiervoor zijn geraamd op 1,65 miljoen euro. De dekking hiervan komt voor 50.000 euro uit de OV-voorziening, voor 1,2 miljoen vanuit RSP en voor 0,4 miljoen uit het Regiofonds.



## **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 nodig. Het gaat hierbij om zowel grote aanpassingen aan de Ringwegen, regionale ontsluitingswegen, de stedelijke hoofdstructuur als kleinere aanpassingen in de wijken.

### **Ringwegen en regionale ontsluiting**

De projecten Zuidelijke Ringweg en Oostelijke Ringweg zijn nader toegelicht onder de kop "grote projecten". In de categorie ringwegen en regionale ontsluiting gaan we hieronder nader in op de stand van zaken rondom de reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg, N360 en N361.

#### ***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 combineren we in één project.

In 2011 is gestart met de uitvoering. Het project is afgerond voor de start van de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg in 2015. Het tekort, dat in 2010 is ontstaan door prijspeilverschillen, hebben we gedekt met een BDU-bijdrage van 160.000 euro.

#### ***N360***

In 2011 is de N360 (Groningen-Delfzijl) in een ander daglicht komen te staan. Nadat voor de N360 alternatieven voor een nieuw tracé ten zuiden van het bestaande tracé zijn afgevalen, wordt in dit project ingezet op verbetering en aanpassing van het bestaande tracé. Doorstromingsmaatregelen voor de bus en een Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer worden in het project meegenomen. De provincie bekijkt of aanpassing nodig is bij de aantakking van de N360 op de Oostelijke Ringweg. Overigens verkent de provincie de komende periode ook een nul-variant. Een effectenanalyse moet in 2012 uitwijzen wat de meest doeltreffende oplossing is.

#### ***N361***

Net als voor de N360 geldt ook voor de N361 dat in 2011 de situatie is veranderd. Op 24 januari 2011 bleek dat de gemeente Winsum de door hen verlangde bijdrage niet kon en wilde opbrengen. Een grootschalige aanpak van de N361 blijft beperkt tot het deel Mensingeweer-Ranum. Voor de rest wordt ingezet op verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen van het bestaande tracé tussen Winsum en Groningen.

### **Stedelijke hoofdstructuur**

#### ***Visie Oosterhamriktracé***

U heeft op 20 oktober 2010 de keuze gemaakt dat tramlijn 2 over het Oosterhamriktracé en de bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal gaat rijden. Dit besluit dient mede voor de te maken herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé die we in 2012 uitvoeren.

De visie gebruiken we voor het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het totale gebied. Binnen het project hebben we een aanzienlijke verbetering gemaakt in de communicatie naar direct belanghebbende partijen, zoals Nijestee, Lefier, UMCG, Provincie, RUG en met name de bewoners van de aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken en buurten. Het verzorgen van goede en adequate communicatie blijft onze nadrukkelijke aandacht houden.

### ***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 1,3 miljoen euro. Vanuit de nota nacalculaties 2002 en 2005 is 0,9 miljoen euro bestemd voor dit project. Een tekort van 0,4 miljoen euro 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 verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

### ***Herinrichting Diepenring***

Op 27 januari heeft u de visie Diepenring "De parels en de ketting" vastgesteld. In deze visie is de ruimtelijke en functionele betekenis van de Diepenring geformuleerd. Uitgangspunt is dat de Diepenring, het visitekaartje van de stad, een opwaardering krijgt. Als eerste deel is gekozen voor het westelijk deel. In 2012 knappen we de Diepenring vanaf de Visserbrug/Plantsoenbrug richting de Boteringbrug op. Met het beschikbare budget pakken we zoveel als mogelijk aan.

Voor de eerste fase is een bedrag van 3,45 miljoen euro beschikbaar. 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 1,2 miljoen euro aan BDU beschikbaar. Voor dit project en de herinrichting Steentilstraat die inmiddels is afgerond, heeft u op 28 oktober 2011 een aanvullend plankostenkrediet verstrekt van in totaal 800.000 euro.

### ***Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus den Hoorn***

Door de hoge verkeersdruk laten de doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan te wensen over. Dit pakken wij aan. Ter beperking van het aantal onnodige stops stemmen we in 2012 de verschillende verkeerslichten op de beide wegen beter op elkaar af door middel van een netwerkregeling. Vervolgens evalueren we deze effecten en bekijken we 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 550.000 euro en vanuit BDU 311.000 euro beschikbaar.

### ***Boerhaaverotonde***

Om de doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn te verbeteren heeft u op 28 september 2011 ingestemd met het verbeteren van de doorstroming op de rotonde Boerhaavelaan.

De kosten voor de realisatie van de bypass bedragen ongeveer 500.000 euro. Vanuit de evaluatie Langman heeft u hier 450.000 euro voor beschikbaar gesteld. Rijkswaterstaat heeft toegezegd 50.000 euro aan deze maatregelen bij te willen dragen. Realisatie zal plaatsvinden na de verhuizing van de Boerhaaveschool in 2014.

### ***Vervanging Herewegviaduct.***

In verband met achterstallig onderhoud en recente inspecties is vervanging van het Herewegviaduct uiterlijk 2015 nodig. De in het meerjarenprogramma 2011-2014 geschatte kosten (10-15 miljoen euro) van de vervanging lijken aan de lage kant, vanwege de complexiteit van de plek en op basis van ervaringen met andere bruggen en viaducten. We moeten rekening houden met een substantieel hoger bedrag. De lopende verkenning naar de vervanging kan straks een betere indicatie geven van het benodigde investeringsbedrag. Hierover informeren wij u separaat.

Bij de begroting 2012 heeft u vanuit de risicobuffer voor dit project 10 miljoen euro beschikbaar.

### *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.

In 2011 is aan het stedelijke hoofdwegenstelsel de Berlagebrug toegevoegd en op termijn realiseren we de Sontbrug. De routekeuze van een deel van de automobilisten valt daardoor 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.

Gezien deze ontwikkelingen moeten wij zorgvuldig naar ons hele wegennet kijken of er geen ongewenste effecten optreden en of er eventueel aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn (sectorenmodel). In 2011 is een eerste verkenning gedaan. De komende periode werken we deze eerste verkenning verder uit.

### **In de wijken**

#### *Kleine verkeersmaatregelen*

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

Hiervoor heeft u in 2012 bij de begroting 100.000 euro beschikbaar gesteld. We zien echter elk jaar dat 100.000 euro niet voldoende is. Op verzoeken van burgers moeten we, vanwege financiële redenen, weleens “nee” verkopen en dit terwijl we het met hun voorstel inhoudelijk eens zijn. Daarnaast constateren we dat we voor sommige (iets grotere) maatregelen geen dekking hebben. Een recent voorbeeld hiervan zijn de benodigde bus- en fietsmaatregelen op Zernike.

We stellen daarom voor 600.000 euro eigen middelen uit het project P+R Zernike te halen. Dit gaat niet ten koste van het budget P+R Zernike, omdat we de onttrekking opvangen met 360.000 euro (60%) RSP en 240.000 euro (40%) BDU. Voor de periode van dit meerjarenprogramma (2012-2015) willen we zo jaarlijks tot een budget van 175.000 euro komen. Voor 2012 betekent dit 75.000 euro bovenop de 100.000 euro die u bij de begroting ter beschikking heeft gesteld. Voor de jaren 2013 tot en met 2015 een jaarlijks bedrag van 175.000 euro

## **Verkeersmanagement**

Zoals aangegeven ligt de focus binnen het programma Verkeer de komende periode op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Het realiseren van omrijroutes en begeleidende maatregelen hebben in de periode 2012-2015 prioriteit. Een adequaat pakket maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement is hierbij cruciaal.

### ***Pakket 13***

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

- Dynamische borden (DRIS) langs de snelweg bij P+R Haren en P+R Hoogkerk. Deze borden geven actuele informatie over het gebruik van openbaar vervoer en de P+R.
- Vijf Dynamische Reizigers Informatie Panels (DRIP) op de T structuur A7 / A28, waarmee we automobilisten van allerhande informatie voorzien tijdens omleidingen en evenementen.
- Incident Management Camera's langs de A7 en A28, waardoor we kunnen zien wat de situatie op de snelweg is. Bij calamiteiten kunnen we zo eerder en adequater ingrijpen.
- Een koppeling van de verkeerlichten Julianaplein en Europaweg. Hierdoor kunnen we de doorstroming tussen het Julianaplein en het Europaplein en de A7 in zijn geheel verbeteren.

### ***Dynamisch Verkeers Management (DVM)***

Pakket 13 is een goede eerste stap, maar we moeten ook de vervolgstap zetten. Zo zijn er door nieuwe technologische ontwikkelingen betere mogelijkheden ontstaan voor dynamische verkeers- en parkeerbegeleiding. Daar moeten we meer gebruik van maken, zodat automobilisten zo snel als mogelijk naar hun juiste bestemming (bijvoorbeeld parkeergarage) worden verwezen. Samen met de provincie willen we een breed pakket aan DVM maatregelen over de stad en toeleidende snelwegen uitrollen. De provincie trekt hiervoor 11 miljoen euro uit. Van ons wordt een bijdrage van 3 miljoen euro verwacht. Wij stellen voor dit investeringsbedrag van 3 miljoen euro ten laste te brengen van RSP. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Om DVM maatregelen te financieren vanuit RSP, dient het RSP-kader wel te worden verruimd. DVM valt op dit moment niet binnen de criteria van RSP. Op korte termijn overleggen we daarom met de provincie over het verruimen van de criteria van het RSP-kader. Punt van aandacht bij dit project zijn de plankosten in aanloop naar de realisatie van maatregelen én de dagelijkse beheerskosten (verstrekken van juiste informatie op infopanelen en onderhoud van de apparatuur) zodra de maatregelen op straat staan. Voor de dekking van de plankosten zoeken we aansluiting binnen het project. Voor de beheerskosten zijn op dit moment zowel bij de provincie als het programma Verkeer geen middelen beschikbaar.

### ***Bereikbaarheid Stad***

Evenzo belangrijk als goede omrijroutes en begeleidende maatregelen is een zo slim mogelijke fasering in de bouwwerkzaamheden. We willen dit organiseren met de projectorganisatie Bereikbaarheid Stad die nauw verbonden is met de organisatie van de Zuidelijke Ringweg. De projectorganisatie Bereikbaarheid Stad brengt naast de beste fasering van de projecten ook eventuele benodigde (fysieke) maatregelen in kaart. Hierbij moet u bijvoorbeeld denken aan de aanleg van omrijroutes. Voor eventuele fysieke maatregelen die nodig blijken, stellen we voor een beroep te doen op RSP-middelen. Deze RSP-middelen willen we vrijmaken door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU (jaarschijf 2015). Om maatregelen te kunnen financieren vanuit RSP, dient het RSP-kader mogelijk wel te worden verruimd. Hoewel nog geen concrete fysieke maatregelen vanuit Bereikbaarheid Stad zijn benoemd, vallen ze mogelijk niet binnen de huidige RSP-criteria. Vooralsnog houden we rekening met een benodigd investeringsbedrag van 1 miljoen euro.

Voor de financiering van de personele capaciteit van de projectorganisatie Bereikbaarheid Stad zoeken we dekking bij de grote projecten zoals RegioTram en Zuidelijke Ringweg.

## **Parkeren**

Binnen het deelprogramma parkeren maken we onderscheid tussen kort en lang parkeren. Kort parkeren willen we dicht bij de bestemming faciliteren (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 en komen er op strategische plaatsen aan de randen van de stad nieuwe P+R-terreinen. Reeds bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls.

Het Parkeerbedrijf heeft een structureel exploitatietekort. We willen het financiële evenwicht herstellen door te komen met bezuinigingsmaatregelen (zie Parkeren met Perspectief) en het terugbrengen van de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan investeringen.

### **Parkeergarages**

#### ***Parkeergarage Damsterdiep***

Op 10 december 2011 zijn de eerste 200 parkeerplaatsen beschikbaar gekomen op de -1 verdieping in de nieuwe parkeergarage Damsterdiep. Na afronding van de werkzaamheden zijn dat er zo'n 500.

#### ***Parkeergarage SOZawe***

Naast het Station Europapark komt aan het Harm Buitenplein het nieuwe kantoor van SOZawe. Onder het gebouw komt een parkeergarage van twee lagen met een Park & Ride (P&R)-functie voor treinreizigers en andere bezoekers.

#### ***Parkeergarage Forum***

In het kader van het project Grote Markt Oostzijde zal de huidige Nabergarage worden opgeheven en worden vervangen door een nieuwe garage onder het Forum.

### **P+R-voorzieningen**

In januari 2011 hebben we P+R Hoogkerk in gebruik genomen. De komende periode investeren we nog meer in P+R. In de parkeernota "Parkeren in Stad: Duurzaam Bereikbaar" is een pakket P+R-maatregelen van 23 miljoen euro (waarvan 21 miljoen euro uit RSP) opgenomen.

Onze ambitie uit de parkeernota dient bijgesteld te worden. Enerzijds komt dit door het verwijderen van de bijdrage Parkeerbedrijf van 2 miljoen euro en 0,6 miljoen euro eigen middelen (voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen) uit P+R Zernike. Anderzijds willen we de projecten HOV-as West (1 miljoen euro), DVM (3 miljoen euro), mogelijke investeringen uit Bereikbaarheid Stad (1 miljoen euro) en het toegankelijk maken van haltes (afhankelijk van benodigd budget) financieren met RSP-middelen, die tot op heden voor P+R zijn bestemd.

In totaal onttrekken we 7,6 miljoen euro. Hiervan zetten we 5,6 miljoen euro in op andere projecten en 2 miljoen euro vanuit het Parkeerbedrijf wordt niet langer ingezet. Zoals de bijlage "Hernieuwde financieringsvoorstellen" laat zien, komt de onttrekking van in totaal 7,6 miljoen euro uit P+R ten laste van:

- 4,1 miljoen euro BDU (ruim 1,6 miljoen euro voor P+R Zernike, 1,45 miljoen euro voor P+R Haren en 1 miljoen euro voor P+R Driebond);
- 1 miljoen euro RSP voor P+R Zernike (project 7 in de bijlage)
- 1 miljoen euro versobering P+R Haren (project 8 in de bijlage)
- 1,5 miljoen euro versobering van P+R Driebond (project 9 in de bijlage)

### ***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.

We zijn in overleg met de gemeente Haren om op korte termijn (mogelijk nog 2012) een uitbreiding van ongeveer 150-200 parkeerplaatsen te realiseren.

Dekking van de kosten dient plaats te vinden uit RSP en bijdragen van derden.

### ***Uitbreiden P+R Haren (lange termijn)***

Met de beoogde uitbreiding op korte termijn van P+R Haren bieden we een (tijdelijke) oplossing voor de hoge bezettingsgraad op deze P+R. We onderzoeken in 2012 hoe het eindbeeld van P+R Haren eruit moet komen te zien. Voor dit eindbeeld was in de parkeernota 5,5 miljoen euro vanuit RSP gereserveerd. Omdat we met een deel (2,5 miljoen euro) van de RSP middelen binnen dit project knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Haren af. Niet met 2,5 miljoen euro, maar met 1 miljoen euro, omdat we 1,5 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 4,5 miljoen. Het onderzoek naar het eindbeeld voor P+R Haren zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

### ***P+R Driebond***

In de visie Eemskanaalzone is een transferium op Driebond opgenomen. Voor de investeringsopgave hanteerden we een taakstellend bedrag van 4,5 miljoen euro uit RSP. Omdat we met een deel (2,7 miljoen euro) van de RSP middelen binnen dit project knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Driebond af. Niet met 2,7 miljoen euro, maar met 1,7 miljoen euro, omdat we 1 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 2,8 miljoen. Het onderzoek naar de plaats, omvang en vorm van P+R Driebond zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

### ***P+R Zernike***

Voor P+R Zernike, nu een eenvoudige locatie met 100 plekken, hebben we de ambitie om een nieuwe voorziening te maken met 700 parkeerplaatsen nabij de aansluiting met de Noordelijke Ringweg en de halte van tramlijn 1. We verwachten in 2013 met de aanleg te starten.

We houden rekening met een budget van 7,2 miljoen euro. Met dit meerjarenprogramma stellen we voor om het project nagenoeg (op plankosten na) volledig uit RSP (4 miljoen) en BDU (2,9 miljoen) te financieren (zie bijlage investeringsbeeld 2012-2015). We stellen voor om alle eigen middelen uit het project te halen om enerzijds het Parkeerbedrijf met 2 miljoen euro te ontlasten en anderzijds de komende 4 jaar een jaarlijks budget van 175.000 euro voor kleine verkeersmaatregelen te hebben.

### ***P+R Kardinge***

Door het succes van het P+R-systeem neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. In de nabijheid van de halte van tramlijn 2 op Kardinge ontwikkelen we de komende periode een grotere en vernieuwde P+R-locatie. Met de komst van de tram wordt deze P+R nog interessanter. Voor P+R Kardinge is 6,5 miljoen euro vanuit RSP beschikbaar.

### ***Kwaliteitsverbetering P+R-terreinen***

De P+R-voorzieningen zijn de 'voorkeur van de stad', daarom willen we investeren in de kwaliteit van deze voorzieningen. Hierbij is 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 actuele vertrek- en aankomsttijden van de P+R-bus.

Ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 is de dekking gewijzigd. Vorig jaar gingen we uit van een RSP bijdrage van 1 miljoen euro en een bijdrage van 1 miljoen euro uit het Parkeerbedrijf. We halen de bijdrage van het Parkeerbedrijf uit het project. De voorgestelde dekking in dit meerjarenprogramma is 1,2 miljoen euro RSP (60%) en 0,8 miljoen BDU (40%).

## **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.

### ***Afronden 30 km/h gebieden***

In de komende periode en grotendeels al dit jaar richten we de vier knelpunten Engelbert/Middelbert, Floresstraat, Haydnlaan/Troelstrastraat en de Vechtstraat in als 30 km/h-gebied. In februari 2012 heeft u hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. De totale kosten voor dit project van 1.384.000 euro dekken we uit 817.000 euro eigen middelen (4x100s) en 567.000 euro BDU.

### ***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 hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende 10 scholen ontwikkelen we plannen, die uiterlijk medio 2012 worden gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer aanmeldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

De totale dekking van dit project is 2.364.000 euro en bestaat uit het budget kleine verkeersmaatregelen en reconstructies 4x100s (1.719.000 euro), BDU 2010 (250.000 euro) en de bij de begroting 2012 door u beschikbaar gestelde 400.000 euro nieuw beleidsgeld. De verwachte kosten voor dit project vallen iets lager uit. Door te sturen op kostenreductie blijkt de gemiddelde kostprijs per school nu ongeveer 35.000 euro te zijn in plaats van de geraamde 45.000 euro. Voor 9 van de 15 scholen in de laatste tranche geldt dat de plannen zijn uitgewerkt en klaar voor uitvoering. Het voordeel op de 9 scholen is daarmee 90.000 euro. Een deel (55.000 euro) hiervan willen we inzetten ter dekking van het verkeerseducatieprogramma 2012. De resterende ruimte als buffer tijdens de uitvoering. Voor de 6 scholen waar nog plannen voor moeten worden gemaakt blijven we rekening houden met 45.000 euro per school.

### ***Verkeerseducatie***

Jaarlijks stellen wij een verkeerseducatieprogramma samen. De prioriteit ligt bij het aanbieden van educatieprojecten bij kinderen en jongeren. Ook jonge automobilisten verdienen extra aandacht in verband met een piek in de ongevallencijfers in juist deze categorie verkeersdeelnemers.

Voor 2012 stellen we voor om verkeerseducatie te dekken uit middelen binnen het deelprogramma Verkeersveiligheid en wel uit het budget veilige schoolomgevingen. Voor 2012 hebben we zo met de jaarlijkse BDU van 45.000 euro 100.000 euro beschikbaar voor de uitvoering van het verkeerseducatieprogramma.

## Investeringsbeeld 2012 – 2015

De in het meerjarenprogramma 2011-2014 opgenomen financiering van een aantal projecten vraagt om actualisatie. De aanleiding tot de gewijzigde financiering is drieledig. Allereerst leidt de discussienota "Parkeren met perspectief" ertoe dat we investeringen met minder eigen (Parkeerbedrijf) middelen, en meer met BDU en RSP dekken. Ten tweede zorgt het "on-hold" zetten van het project HOV-as West ervoor, dat een andere inzet van de Quick Win subsidie vóór 1 januari 2014 nodig is. Ten derde lossen we, zoals we bij de behandeling van de begroting 2012 hebben toegezegd, de knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM" "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

Met deze bijlage en de bijlage "hernieuwde financieringsvoorstellen" maken we inzichtelijk dat we 12 miljoen euro BDU in de periode 2012-2015 beleggen. Hierbij gaan we ervan uit dat de vrij besteedbare omvang van de BDU, net als in voorgaande jaren, 3 miljoen euro per jaar bedraagt. Omdat er vanuit het Rijk bezuinigingen (omvang onbekend) op de BDU zijn aangekondigd, benoemen we het volledig beleggen van de BDU nadrukkelijk als risico.

### Quick Win

Aan het project derde fase HOV-as West is een Quick Win subsidie door het rijk toegekend van vier miljoen euro, waaraan de voorwaarde is gekoppeld dat de middelen voor 31-12-2013 zijn ingezet. Op dit moment is het project "on-hold" gezet. Dit heeft te maken met aanvullende veiligheidseisen die ProRail stelt bij een verkeersregelininstallatie bij de kruising Paterswoldseweg – Koeriersterweg en bij het tracé langs de verkeersleidingspost (RO11.2879817). Ook wij zijn overtuigd van de voordelen van een ongelijkvloerse kruising. Gezamenlijk met de provincie werken we de mogelijkheden uit, met als doel om deze zo snel mogelijk (voor 2015) te realiseren. De realisatie van de ongelijkvloerse kruising en het laatste deel van de HOV-as West zal gelijk op lopen. Dit betekent dat de (reeds verlengde) uiterste datum van de subsidie niet meer haalbaar is. We hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu daarom verzocht om de subsidie op andere projecten in te mogen zetten. Per brief van 21 november 2011 biedt het ministerie ons deze mogelijkheid.

We zetten de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro voor 2,4 miljoen euro in op het project "Aansluiting P3 op A7" en voor 1,6 miljoen euro op het project "busdoorstroming Europaweg". Beide projecten voldoen aan de voorwaarden vanuit Quick Win en kunnen vóór het verstrijken van de deadline worden gerealiseerd.

### Ontlasten Parkeerbedrijf

Het resultaat van het Parkeerbedrijf (zie jaarverslag 2011) staat onder druk. We willen dit oplossen door zowel te komen met bezuinigingsvoorstellen (zie Parkeren met Perspectief) als met andere financieringsstructuren. In de hernieuwde financieringsvoorstellen (bijlage 2) verminderen we de totale bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan diverse projecten met 7 miljoen euro:

- Binnen het project "Aansluiting P3 op A7" verlagen we de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 2,4 (van 3 naar 0,6) miljoen euro door Quick Win;
- We verwijderen de bijdrage ad 1 miljoen euro van het Parkeerbedrijf uit het project "Kwaliteitsimpuls P+R". We vervangen dit door 0,8 miljoen BDU en een 0,2 miljoen hogere RSP-bijdrage;
- We verlagen de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan het project "Fietsparkeren Binnenstad" met 1,6 (van 4 naar 2,4) miljoen euro. We vervangen dit door 1,6 miljoen euro BDU;
- We verwijderen de bijdrage van 2 miljoen euro door het Parkeerbedrijf aan het project "P+R Zernike". We vervangen dit door 1,65 miljoen euro BDU en een 0,35 miljoen hogere RSP-bijdrage.



## **BDU en RSP**

We ontlasten het Parkeerbedrijf door de inzet van Quick Win, BDU en RSP. Over het koppelen van BDU aan RSP hebben we in 2011 met de provincie twee belangrijke afspraken gemaakt. Allereerst is de koppeling van BDU met RSP mogelijk en ten tweede kunnen de RSP-middelen, vanuit BDU perspectief, als eigen middelen worden beschouwd. Dit betekent dat we de benodigde co-financiering voor BDU kunnen halen uit RSP.

Vanwege de aanwezigheid van niet subsidiabele kosten (met name plankosten) hanteren wij bij co-financiering de verhouding eigen middelen (dus ook RSP) staat tot BDU als 60% staat tot 40%.

## **Overzicht verschuivingen**

Zoals aangegeven wijzigt de financiering van negen verkeersprojecten. In bijlage 2 wordt de verschuiving en de hernieuwde financiering voor elk van de projecten schematisch weergegeven. Hierbij heeft elke financieringsbron een eigen kleur, zodat de verschuivingen per financieringsbron snel en duidelijk zichtbaar zijn. In bijlage 2 is in de kolom MJP 2011-2014 opgenomen hoe het in het vorige meerjarenprogramma was en in de kolom MJP 2012-2015 hoe de financiering wordt.

### **Voorbeeld:**

In het vorige meerjarenprogramma (kolom MJP 2011-2014) stond de Quick Win subsidie (groen) van 4 miljoen euro opgenomen als financieringsbron van de HOV-as West. In dit meerjarenprogramma (kolom MJP 2012-2015) ziet u dat de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West is gehaald en is ondergebracht bij project 2 "Aansluiting P3 op Europaweg" voor 2,4 miljoen euro en bij project 3 "Busdoorstroming Europaweg" voor 1,6 miljoen euro.

Hieronder vindt u per project een "leeswijzer" van de verschuivingen.

### **1. HOV-as West**

Het behalen van de deadline voor de Quick Win subsidie is binnen het project HOV-as West niet haalbaar, daarom halen we de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro uit het project. We verschuiven 2,4 miljoen van de Quick Win naar het project "aansluiting P3 op Europaweg" (project 2) en 1,6 miljoen euro naar het project "busdoorstroming Europaweg"(project 3)

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Zoals bijlage 2 laat zien is in het meerjarenprogramma 2011-2014 een BDU-bedrag van 1,8 miljoen euro opgenomen. We stellen voor het aandeel BDU binnen dit project te maximaliseren (40% van totaalbudget) tot 4,8 miljoen euro. Hiervoor vragen we 869.000 euro BDU aan in 2014 en 551.000 euro in 2015. Samen met de reeds toegekende 1,8 miljoen euro in 2010 en de toegekende 1,6 miljoen euro in 2012 komen we tot 4,8 miljoen euro BDU.

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Om het aandeel BDU binnen dit project te kunnen maximaliseren (40% van totaalbudget) dient er 60% uit eigen middelen te komen. Dit betekent dat er een extra bijdrage van 1 miljoen euro uit eigen middelen nodig is. Aangezien vanuit BDU-perspectief ook het Regiofonds en RSP worden gezien als eigen middelen, stellen we voor om deze "eigen bijdrage" uit RSP te halen. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Tevens voldoet het project aan de criteria die vanuit RSP aan projecten worden gesteld

### **2. Aansluiting P3 op Europaweg**

De uitvoering van dit project vindt op korte termijn plaats. In het meerjarenprogramma 2011-2014 staat een bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf opgenomen van 3 miljoen euro. Omdat het project voldoet aan de voorwaarden van de Quick Win subsidie en er overeenstemming is met het ministerie om de subsidie vanuit het project HOV-as West over te hevelen naar dit project is ons voorstel om de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 2,4 miljoen euro te verlagen en deze te vervangen door de Quick Win. Vanwege de voorwaarde dat er een cofinanciering van 20% uit eigen middelen (RSP of Regiofonds zijn niet mogelijk) komt, blijft er een bijdrage van 0,6 miljoen uit het Parkeerbedrijf staan.

### **3. Busdoorstroming Europaweg**

De kosten van het project "busdoorstroming Europaweg" worden geraamd op 5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren met RSP, Quick Win en BDU. Vanuit RSP vragen we 2,5 miljoen euro, vanuit Quick Win de resterende 1,6 miljoen euro (4 miljoen minus 2,4 miljoen euro voor de aansluiting P3 op Europaweg) en tot slot 0,9 miljoen euro vanuit BDU 2013.

### **4. Bus toe- en afrit Hoogkerk**

De kosten van het project "Bus toe- en afrit Hoogkerk" zijn medio 2011 geraamd op 3,5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren vanuit de exploitatie, met RSP en BDU. Binnen de exploitatie van het project is 1,3 miljoen euro beschikbaar. Vanuit RSP vragen we 1 miljoen euro aan. De resterende 1,2 miljoen euro dient vanuit BDU 2013 te komen.

In december 2011 heeft Rijkswaterstaat aanvullende eisen aan het ontwerp gesteld. Deze aanvullende eisen zullen ook consequenties hebben voor de geraamde kosten. De omvang hiervan is op dit moment nog niet bekend. We stellen voor de nader te bepalen extra kosten ten laste te brengen van RSP en BDU.

### **5. Kwaliteitsimpuls P+R**

Voor het upgraden van onze P+R-terreinen hebben we 2 miljoen euro nodig. In het meerjarenprogramma 2011-2014 hebben we aangegeven dit te financieren uit 1 miljoen euro RSP en 1 miljoen euro Parkeerbedrijf. Om het Parkeerbedrijf te ontlasten, financieren we dit project volledig uit BDU en RSP. Met als uitgangspunt een maximale bijdrage uit BDU van 40% komen we op 0,8 miljoen die we in de toekomstige BDU-aanvragen (0,5 miljoen in 2013 en 0,3 miljoen in 2014) opnemen. We verhogen de RSP-aanvraag met 0,2 miljoen tot 1,2 miljoen euro.

### **6. Fietsparkeren Binnenstad**

In het meerjarenprogramma 2011-2014 is voor dit project 4 miljoen euro opgenomen uit het Parkeerbedrijf. Door maximaal (40%) in te zetten op BDU verlagen we de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 1,6 miljoen euro. We vragen 0,4 miljoen euro BDU aan in 2013 en 1,2 miljoen euro in 2014.

### **7. P+R Zernike**

Om het Parkeerbedrijf te ontlasten halen we hun volledige bijdrage van 2 miljoen euro uit dit project. Dit compenseren we met BDU en RSP.

Verder willen we de eigen middelen (4x100s) zo veel als mogelijk<sup>1</sup> uit dit project halen om voor de komende jaren de kosten voor "kleine verkeersmaatregelen in de wijken" te dekken. Bij de begroting 2012 heeft u reeds 100.000 euro (voor 2012) voor de kleine verkeersmaatregelen in de wijken beschikbaar gesteld. We zien echter elk jaar dat deze 100.000 euro niet voldoende is. Op verzoeken van burgers moeten we, vanwege financiële redenen, weleens "nee" verkopen en dit terwijl we het met hun voorstel inhoudelijk eens zijn. Daarnaast constateren we dat we voor sommige (iets grotere) maatregelen geen dekking hebben. Een recent voorbeeld hiervan zijn de benodigde bus- en fietsmaatregelen op Zernike.

We stellen daarom voor 600.000 euro eigen middelen uit het project P+R Zernike te halen. Voor de periode van dit meerjarenprogramma (2012-2015) willen we zo jaarlijks 175.000 euro ter beschikking hebben. Voor 2012 betekent dit 75.000 euro bovenop de 100.000 euro die u bij de begroting ter beschikking heeft gesteld. Voor de jaren 2013 tot en met 2015 jaarlijks 175.000 euro.

Er is dus 1 maal 75.000 euro en 3 maal 175.000 euro nodig, oftewel de 600.000 euro die we uit het project P+R Zernike onttrekken.

---

<sup>1</sup> Op 29 september 2010 heeft u 350.000 euro plankostenkrediet voor P+R Zernike ter beschikking gesteld. Dit plankostenkrediet wordt gedekt uit 981.000 euro aan eigen middelen (4x100s). Ruim 600.000 euro kan daarmee uit het project worden gehaald.

Het onttrekken van alle eigen middelen, op het verstrekte plankostenkrediet na, uit het project P+R Zernike betekent dat de verdere dekking komt uit RSP en BDU. Gezien het maximale aandeel BDU van 40% geldt binnen dit project (budget van 7,25 miljoen euro) een maximale BDU-bijdrage van 2,9 miljoen euro. We hebben reeds 2,3 miljoen BDU en vragen in 2014 nog 0,6 miljoen aan. De resterende 4,35 miljoen euro komt voor 0,35 miljoen euro (plankostenkrediet) uit eigen middelen (4x100s) en voor 4 miljoen euro uit RSP.

#### **8. Uitbreiden P+R Haren (lange termijn)**

Met de beoogde uitbreiding op korte termijn van 150-200 plekken (budget 1 miljoen euro) op P+R Haren bieden we een (tijdelijke) oplossing voor de hoge bezettingsgraad op deze P+R. We onderzoeken in 2012 hoe het eindbeeld van P+R Haren eruit moet komen te zien. Voor dit eindbeeld was in de parkeernota 5,5 miljoen euro vanuit RSP gereserveerd. Omdat we met 2,7 miljoen euro RSP uit P+R Driebond (project 9) en met 2,5 miljoen euro uit dit project de knelpunten DVM (3 miljoen) HOV-as West (1 miljoen), Bereikbaarheid Stad (1 miljoen) en toegankelijke bushaltes (0,2 miljoen euro) binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Haren af. Niet met 2,5 miljoen euro, maar met 1 miljoen euro, omdat we 1,5 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 4,5 miljoen, eventueel aangevuld met middelen die niet ingezet worden bij de korte termijn uitbreiding. Het onderzoek naar het eindbeeld voor P+R Haren zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

#### **9. P+R Driebond**

In de visie Eemskanaalzone is een transferium op Driebond opgenomen. Voor de investeringsopgave hanteerden we een taakstellend bedrag van 4,5 miljoen euro uit RSP. Omdat we met 2,5 miljoen euro RSP uit P+R Haren (project 8) en met 2,7 miljoen euro RSP uit dit project de knelpunten DVM (3 miljoen) HOV-as West (1 miljoen), Bereikbaarheid Stad (1 miljoen) en toegankelijke bushaltes (0,2 miljoen euro) binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Driebond af. Niet met 2,7 miljoen euro, maar met 1,7 miljoen euro, omdat we 1 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 2,8 miljoen euro. Het onderzoek naar de plaats, omvang en vorm van P+R Driebond zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

#### **Resultaat van negen verschuivingen**

Het resultaat van de negen verschuivingen is driedelig. Allereerst ontlasten we het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro. Ten tweede halen we de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West en zetten deze in op andere projecten. Tot slot lossen we de knelpunten binnen het programma Verkeer op.

Belangrijk aandachtspunt is het voorbeslag op toekomstige (2013 t/m 2015) BDU van 9 miljoen euro. Bij een gelijkblijvende vrij te besteden BDU-bijdrage van 3 miljoen euro per jaar betekent dit dat de BDU voor 2013, 2014 en 2015 volledig is belegd. Echter de toekomstige omvang van de BDU is onzeker. Indien op de BDU wordt bezuinigd, zoals door het Rijk is aangekondigd, neemt het aantal jaren van "voorbeslag" toe. Het risico op een niet tijdige financiering van de projecten daarmee ook.

#### **Toekomstige omvang BDU**

BDU is een belangrijke financiële pijler onder het programma Verkeer. De afgelopen jaren hebben wij jaarlijks een vast aandeel in de BDU van 3,5 miljoen euro ontvangen. Net als de afgelopen jaren wordt hiervan de komende periode 0,45 miljoen euro bestemd voor het opwaarderen van de ringwegen. Dat betekent dat jaarlijks 3 miljoen euro vrij besteedbaar is. De BDU vanuit het Rijk staat onder druk; er wordt gesproken over een korting van 5%. Dit heeft consequenties voor de hoogte van de BDU die de provincie Groningen krijgt en daarmee waarschijnlijk ook gevolgen voor het gemeentelijk aandeel BDU. Op dit moment inventariseert een werkgroep binnen de provincie Groningen hoe de rijksbezuiniging op de BDU wordt doorvertaald. De provincie komt eind februari of begin maart 2012 met de eerste aanzet hiertoe en is op het moment van schrijven niet bekend.

Kortom anticiperen op BDU, zoals we in de hernieuwde financieringsvoorstellen doen, is niet zonder risico. Zo betekent het voorbeslag van 9 miljoen euro op de BDU voor de komende jaren bij 3 miljoen euro BDU een voorbeslag van 3 jaar. Bij 2 miljoen euro BDU is de periode van voorbeslag 4,5 jaar. De toekomstige omvang van de BDU is daarmee van groot belang voor zowel de financiële haalbaarheid van de projecten als het moment waarop we de projecten kunnen uitvoeren.

In bijlage “hernieuwde financieringsvoorstellen” is onder de kolom MJP 2011-2014 de reeds toegekende BDU en onder de kolom MJP 2012-2015 de benodigde BDU per project opgenomen. Onder de kolom BDU 2012 zijn de bedragen opgenomen uit het door Gedeputeerde Staten vastgestelde BDU-bestedingplan 2012. De bedragen onder de kolommen BDU 2013, BDU 2014 en BDU 2015 zijn de voorgestelde BDU-aanvragen per jaarschijf. Hierbij gaan we vooralsnog uit van een totaal vrij besteedbare BDU van 3 miljoen euro per jaar.

Bijlage: Hernieuwde financieringsvoorstellen						
<b>1. HOV-as West</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
OV voorziening	2220	2220				
Regiofonds	4000	4000				
BDU	1780	4800	1600		869	551
Quick Win	4000	0				
RSP	0	980				
Totaal	12000	12000				
<b>2. Aansluiting P3 op Europaweg</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
Parkeerbedrijf	3000	600				
Quick Win	0	2400				
Totaal	3000	3000				
<b>3. Busdoorstroming Europaweg</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
RSP	2500	2500				
BDU	0	900		900		
Quick Win	0	1600				
Totaal	2500	5000				
<b>4. Bustoe- en afrit Hoogkerk</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
Exploitatie	1300	1300				
RSP	2200	1000				
BDU	0	1200		1200		
Totaal	3500	3500				
<b>5. Kwaliteitsimpuls P+R</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
Parkeerbedrijf	1000	0				
RSP	1000	1200				
BDU	0	800		500	300	
Totaal	2000	2000				
<b>6. Fietsparkeren Binnenstad</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
Parkeerbedrijf	4000	2400				
BDU	0	1600		400	1200	
Totaal	4000	4000				
<b>7. P+R Zernike</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
4x100 (s) eigen middelen	981	350				
Parkeerbedrijf	2000	0				
RSP	3000	4000				
BDU	1259	2890	1000		631	
Totaal	7240	7240				
<b>8. P+R Haren (lange termijn)</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
RSP	5500	3000				
BDU	0	1449				1449
Totaal	5500	4449				
<b>9. P+R Driebond</b>						
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
RSP	4500	1800				
BDU	0	1000				1000
Totaal	4500	2800				
<b>Resultaat van negen verschuivingen</b>						
<b>Totalen per financieringsbron</b>	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015
Parkeerbedrijf	10000	3000				
RSP	18700	14480				
BDU	3039	14639	2600	3000	3000	3000
Quick Win	4000	4000				

Met de verlaging van de totale RSP bijdrage aan deze projecten, dekken we de knelpunten DVM (3 miljoen) Bereikbaarheid Stad (1 miljoen), HOV-as West (1 miljoen) en toegankelijke haltes (0,2 miljoen)

De BDU-bijdrage in 2012 eindigt in dit overzicht op 2,6 miljoen euro. We ontvangen wel 3 miljoen euro. Het verschil komt omdat BDU voor fietspad Bessemerstrook, Noordzeebrug en indexering geen deel uitmaken van de hier genoemde projecten

Bijlage: Totaaloverzicht meerjarenprogramma verkeer 2012-2015

Meerjarenprogramma V&V 2012 - 2015	Planning				Financiën (x € 1000)	Kosten	Dekking	Eigen Middelen				Subsidies			Opmerkingen	
	2012	2013	2014	2015				Stap Op!	4x100s	Pbedrijf	Overig	BDU	RSP	REGIO		OVERIG
<b>Grote projecten</b>					<b>Grote projecten</b>											
Zuidelijke Ringweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm	624000						424000	200000		
Oostelijke Ringweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm	29677						2040	1717	25920	
Regiotram (tramlijn 1+2)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			307700	307700					100000	33000	71600	
Verkenning Stationsgebied	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm							30000			
Sontwegverbinding (Sontbrug)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			65000	65000					18000		12000	
Spoorse maatregelen uit RSP	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			702000	702000					702000			
<b>Fiets - Fietspaden/routes</b>					<b>Fiets - Fietspaden/routes</b>											
Fietsbrug Blauwbrugje (Plataanlaan)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			2000	2750						200		
Fietspad langs de Noordelijke Ringweg (incl. Aquamarijnstraat)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1209	1209	706				503			
Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			6500	6500					2200	1100	3200	
Fietspad langs spoorlijn Groningen - Sauwerd (ACM-brug tot Kerklaan)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1244	1244	790				454			
Wens: Fietspad langs spoorlijn Groningen - Sauwerd (Kerkaan tot Walfridusbrug)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
Fietspad Bessemoerstrook	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			100	100					100			
Fietsroute Plus Groningen - Ten Boer	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	nvt								
Fietsroute Plus Groningen - Winsum	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	nvt								
Fietsroute Plus Groningen - Bedum	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	nvt								
Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			45	45	45							
Fietsbrug Eemskanaal t.h.v. Ikea	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		4000							opgenomen binnen Eemskanaalzone	
Wens: Fietsbrug Euvelgunnestracé ter hoogte van Driebond	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
Fietspad De Verbetering	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Exploitatie project	ja								
Fietsstunnel Helperzoom - Europapark	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Exploitatie project	ja								
<b>Fiets - Stallingen</b>					<b>Fiets - Stallingen</b>											
Fietsparkeer hoofdstation	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			2000	2000								
Fietsparkeer station Europapark	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			3000	3000					3000			
Beheerkosten fietskelder station Europapark (jaarlijks)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			180								inzet subsidie groei op het spoor	
Fietsparkeer binnenstad	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			4000	4000					2400	1600	Gewijzigde financiering	
Ruimte voor de Binnenstad	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			200	200					200			
Herkenbaarheid binnenstadsstallingen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			20	20	20							
Fietsparkeer oude (studenten) wijken	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			130	130					130		Onderdeel programma Wonen is structureel bedrag	
<b>Openbaar Vervoer - Spoor</b>					<b>Openbaar Vervoer - Spoor</b>											
Station Europapark	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Exploitatie project	ja								
Station Hoogkerk	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
Station Vinkhuizen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
<b>Openbaar Vervoer - Bus</b>					<b>Openbaar Vervoer - Bus</b>											
HOV-as Pelzerweg fase 3	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			12000	12000					2200	4800	1000	
Aansluiting P+R Europapark op Europaweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			3000	3000					600		2400	
Busdoorstroming Europaweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			5000	5000						2500	900	
Bus toe- en afrit P+R Hoogkerk	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		3500					1300	1200	1000	
Halteplan toegankelijkheid 2012-2015	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		1819					684	200	935	
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1650	1650					50	1200	400	
<b>Auto - Regionale ontsluiting</b>					<b>Auto - Regionale ontsluiting</b>											
Reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	ok					1228	1032	26044	
N360	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	nvt								
N361	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Project Provincie	nvt								
<b>Auto - Stedelijke hoofdstructuur</b>					<b>Auto - Stedelijke hoofdstructuur</b>											
Visie Oosterhamktracé	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
Afronden Noordzuidroute	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1300	1300					900	400		
Herinrichting Diepenring fase 1	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			3450	3450					2250	1200		
Herinrichting Diepenring fase 2	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
Doorstroming Van Ketwich Verschuur/Laan Corpus den Hoorn	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			861	861					550	311		
Vervanging Herewegviaduct	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		10000							10000	
Visie autostructuur (sectorenmodel)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm										
<b>Auto - In de wijken</b>					<b>Auto - In de wijken</b>											
Kleine verkeersmaatregelen (jaarlijks)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			700 (jaarlijks 175)						600	100	600 uit P+R Zernike 100 bij begroting 2012	
<b>Verkeersmanagement</b>					<b>Verkeersmanagement</b>											
Pakket 13	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			4000	4000					400	336	442	
Dynamisch Verkeers Management (DVM)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			3000	3000						3000	3000 uit RSP (Haren en Driebond) voor investering	
Bereikbaarheid Stad	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		1000						1000	1000 uit RSP (Haren en Driebond) voor investering	
<b>Parkeren - Parkeergarages</b>					<b>Parkeren - Parkeergarages</b>											
Parkeergarage SOZAWÉ	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Exploitatie project	ja								
Parkeergarage Forum	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			Exploitatie project	ja								
<b>Parkeren - P+R-terreinen</b>					<b>Parkeren - P+R-terreinen</b>											
P+R Haren (korte termijn)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1000	1000						500	500	
P+R Haren (lange termijn)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		4450					1450	3000	Versobering en gewijzigde financiering	
P+R Driebond	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		2800					1000	1800	Versobering en gewijzigde financiering	
P+R Zernike	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			7240	7240					350	2890	4000	
P+R Kardinge	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■		pm		6500						6500	Gewijzigde financiering	
Kwaliteitsverbetering P+R-terreinen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			2000	2000					800	1200	Gewijzigde financiering	
<b>Verkeersveiligheid</b>					<b>Verkeersveiligheid</b>											
Afronden 30 km/h gebieden	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			1382	1382					815	567		
Schoolomgevingen	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			2314	2314					1719	250	55(i) naar verkeerseducatie	
Verkeerseducatie (jaarlijks)	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■			100	100					55	45	65 (i) uit veilige schoolomgevingen	
<b>Totaal</b>					<b>Totaal</b>											
Totaal middelen per beleidsveld																
Grote projecten							1785277		0	0	0	140140	1717	1300900	33000	309520
Fiets							12311		3111	0	4400	200	4800	0	0	0
OV							26519		0	0	600	4184	6000	5900	4900	4935
Auto							34515		0	1150	0	4378	2843	0	0	26044
Parkeren							23990		0	350	0	0	6140	17000	0	500
Verkeersmanagement							8000		0	0	0	400	336	4000	442	2822
Verkeersveiligheid							3796		0	2534	0	400	862	0	0	0
<b>Totaal programma Verkeer</b>							<b>1894408</b>		<b>3111</b>	<b>4034</b>	<b>5000</b>	<b>149702</b>	<b>22598</b>	<b>1327600</b>	<b>36342</b>	<b>343821</b>

Legenda  
 Planvorming □□□□  
 Uitvoering ■■■■  
 Planvorming tot zomer, daarna uitvoering □■■■