Onderwerp Onderzoeken verkeerscirculatieplan en duurzame alternatieven

Steller Jeanet Halsema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8865 Bijlage(n) 0 Ons kenmerk

Datum 15-05-2019 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Ons college wil nog deze collegeperiode maar uiterlijk in 2021 een finaal besluit nemen over Aanpak Oosterhamrikzone (AOHZ). Op weg naar dat besluit onderzoeken we welke invloed uitbreiding van het verkeerscirculatieplan tot aan de ring heeft op de automobiliteit in de stad. Ook kijken we of de opkomst en introductie van alternatieve vervoerswijzen zal leiden tot minder autoverkeer. We willen deze onderzoeken integreren en versnellen om te komen tot een integraal besluit waarmee we de leefkwaliteit van onze stad koesteren en waar mogelijk verbeteren, de mobiliteit van inwoners en bezoekers waarborgen en de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad garanderen.

De onderzoeken komen voort uit de moties die bij de besluitvorming over de Aanpak Oosterhamrikzone in 2018 zijn aangenomen: ‘Onderzoek Verkeerscirculatieplan’ en ‘Onderzoek duurzame alternatieven voor autoweg Oosterhamriktracé’. Deze onderzoeken zijn bevestigd in het coalitieakkoord. Graag nemen wij u mee in onze aanpak van deze onderzoeken.

Moties en coalitieakkoord
Bij de besluitvorming over AOHZ is in 2016 het principebesluit genomen (raadsvoorstel 5715156) dat een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone nodig is. In 2018 zijn de voorkeursvarianten vastgesteld (raadsvoorstel 6942606) en is besloten deze verder te gaan uitwerken tot een definitief ontwerp. In de twee genoemde moties bij dit besluit wordt het college opgeroepen om:

1. een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren voor een verkeerscirculatieplan binnen de ringwegen waarbij de voordelen en nadelen van een dergelijk plan uiteen wordt gezet.

2. om aanvullend onderzoek te doen met daarin meerdere mobiliteitsscenario's voor het gebied (tussen Damsterdiep en Bedumerweg) en een nadere analyse van de mobiliteitsvraag van de toekomst. In dit onderzoek ook uit te werken hoe combinaties van (duurzame) mobiliteitsvormen, slimme technologie en het versterken van hubs elkaar in de stad in het algemeen en in dit stadsdeel in het bijzonder kunnen versterken.

In het coalitieakkoord wordt aangegeven dat wij met het Verkeerscirculatieplan (VCP) op zoek willen gaan naar welke bijdrage zo'n plan kan leveren aan de wisselwerking tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor de duurzame alternatieven willen wij manieren onderzoeken waarop we mensen kunnen overhalen om een andere keuze voor hun vervoer te maken: lopen, fiets, e-bike, speed-pedelec, elektrische deelauto. In dit licht zoeken we naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ).

Doelen
Als college vinden we het belangrijk te werken vanuit doelen. Niet de oplossing maar de doelen zetten we daarom voorop in de onderzoeken. Zo willen wij de schoonste en leefbaarste stad van Nederland zijn. De hoge ambitie op het niveau van de leefkwaliteit zoals vastgelegd in de omgevingsvisie (The Next City) is het uitgangspunt. Tevens staat in The Next City en het coalitieakkoord de enorme opgave om de groei van de benodigde 20.000 woningen en de voorziene 15.000 banen op te vangen in de compacte stad. De woningbouwontwikkeling vindt met name plaats in de ontwikkelzones binnen de bestaande stad. Daarmee neemt naast de autonome groei, de groei van de mobiliteit in de stad toe. De druk op de openbare ruimte neemt hierdoor toe. De vraag is hoe kunnen we dan slim het (auto)verkeer organiseren om de leefbaarheid te verbeteren en de bereikbaarheid op peil te houden.

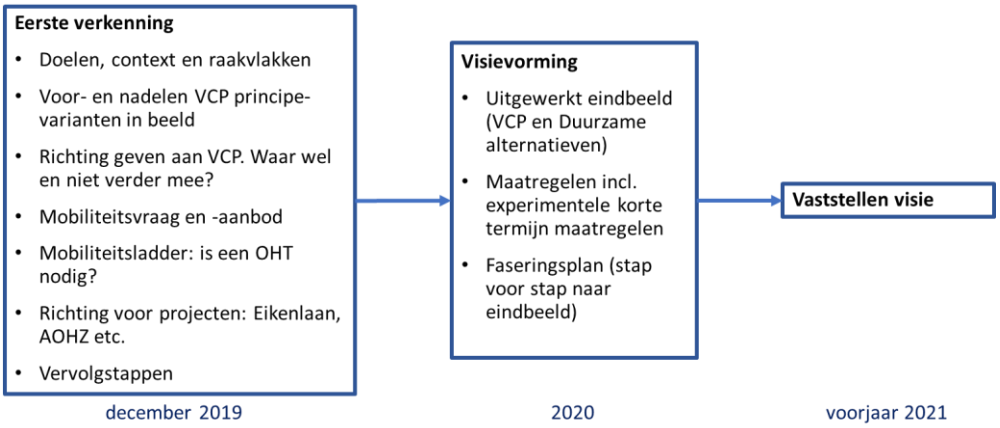
Mobiliteit (het verplaatsen) is voor velen een essentieel onderdeel van de wijze van leven en voor een leefbare stad ook een randvoorwaarde. Voor het terugdringen van de mobiliteit als totaal (voet, fiets, OV en auto samen) houden we vast aan de compacte stad, maar willen we ook juist sturen op de invulling van deze mobiliteit. Wij zetten in op een autoluwe gemeente met minder autobewegingen en meer loop-, fiets- en ov-bewegingen, vooral in de stad binnen de ringweg en minder sluipverkeer door de woonstraten. Dit is een grote opgave gezien de groei van de gemeente en daarnaast het bereikbaar houden van het stedelijk gebied, de economisch motor van het noorden. Wij zien daarvoor mogelijkheden in een verkeercirculatieplan en duurzame alternatieven en gaan dit daarom onderzoeken.

We richten ons in de onderzoeken met name op de leefbaarheid en bereikbaarheid. De ambitie voor een schone en gezonde stad vullen we in door onder andere in te zetten op 90% minder CO2 uitstoot met busvervoer in 2020, emissievrije stadslogistiek in 2025 (Green Deal Zero Emissie

Stadslogistiek) en daarop volgend een emissievrije binnenstad in 2030 en 400 nieuwe laadpalen in de komende 3 jaar.

Aanpak op hoofdlijnen

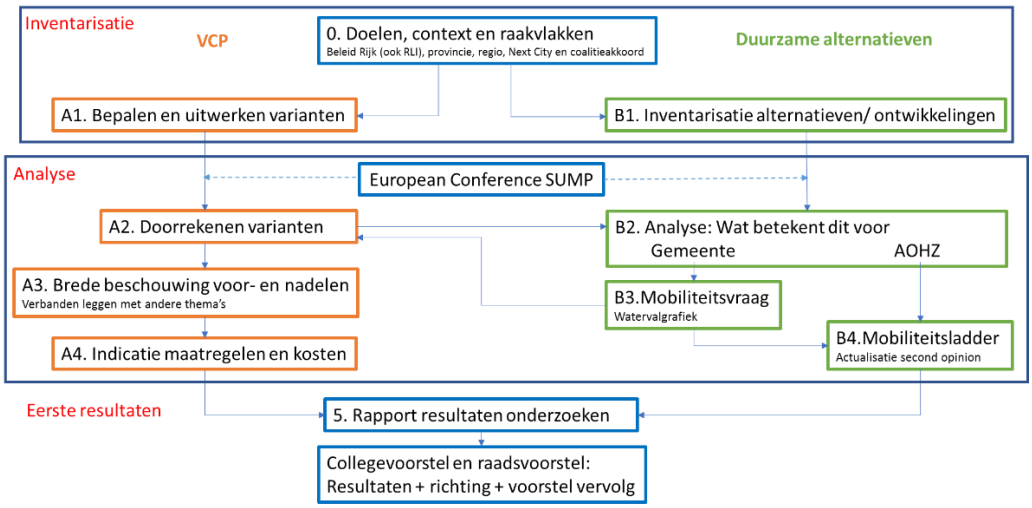
We starten met een verkenning. De onderzoeken verkeerscirculatieplan en duurzame alternatieven zijn complexe vraagstukken, omdat ze impact kunnen hebben op een groot deel van de stedelijke omgeving. Vooral ook omdat ze niet alleen over verkeer en mobiliteit gaan, maar ook over de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte. In een verkenning willen we eerst deze complexiteit, de bandbreedte van (on)mogelijkheden en feiten in beeld brengen. Om te weten wat er mogelijk is, wat het op kan leveren en waar het mee samenhangt. In het najaar van 2019 willen we de verkenning op hoofdlijnen afronden en daarna leggen we de resultaten en de aanpak voor het vervolg aan uw raad voor.



Voor de volgende fase verwachten we een samenhangende visie te hebben over hoe om te gaan met het autoverkeer binnen de ringwegen. Vele verkeers-, ruimtelijke en leefbaarheidsvraagstukken spelen in de compacte stad, die intensiveert. Hoe ziet dan de autostructuur (verkeerscirculatie) binnen de ring eruit, welke maatregelen (op hoofdlijnen) horen hierbij en hoe kunnen de alternatieven worden gestimuleerd? Ons doel is om uiterlijk in 2021 de visie aan uw raad voor te kunnen leggen.

Eerste verkenning

In de eerste verkenning pakken we de twee vraagstukken op in één onderzoeksopdracht, omdat ze grote samenhang hebben. In onderstaand schema staat het stappenplan voor de eerste verkenning. We willen het integraal aanpakken. In juni vindt de Europese conferentie SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) plaats in Groningen. De inzichten die we op doen tijdens deze conferentie willen we bij het onderzoek betrekken.
We beginnen met het in beeld brengen van de doelen, context en raakvlakken. Aan deze doelen koppelen we vervolgens de brede beschouwing van de principevarianten voor een verkeerscirculatieplan en gebruiken we bij de analyse voor de duurzame alternatieven.



De onderzoeken hebben nauwe samenhang met andere projecten, onderzoeken en beleidsthema's. De onderzoeken naar het verkeerscirculatieplan en de alternatieven kunnen gevolgen hebben voor lopende en op te starten projecten. We willen zoveel mogelijk doorgaan met de planvorming van deze projecten om in 2021 na besluitvorming over het verkeerscirculatieplan en de duurzame alternatieven ook verder te kunnen. Projecten en maatregelen die no-regret zijn kunnen uitgevoerd worden. Maatregelen die dit niet zijn, wachten op deze besluitvorming, maar neemt niet weg dat de planvorming wel parallel wordt opgepakt, als het kan. In het najaar, in het kader van de resultaten van de eerste verkenning, komen we hier op terug.

Op de volgende onderzoeksvragen willen we in de eerste verkenning een antwoord hebben op hoofdlijnen:

- Een haalbaarheidsonderzoek naar een VCP. Dit geeft een beeld van de voor- en nadelen van een verkeerscirculatieplan.
- De duurzame alternatieven en combinaties hiervan zijn in beeld gebracht, vertaald naar de mobiliteitsvraag en naar de Oosterhamrikzone.
- Welke richting of kaders kunnen de projecten, die een raakvlak hebben met het onderzoek naar het verkeerscirculatieplan en de duurzame alternatieven, nu al meegegeven worden?

De vraagstukken hebben een grote samenhang met de Aanpak Oosterhamrikzone. Daarom nemen we in de verkenning ook de volgende vragen mee:

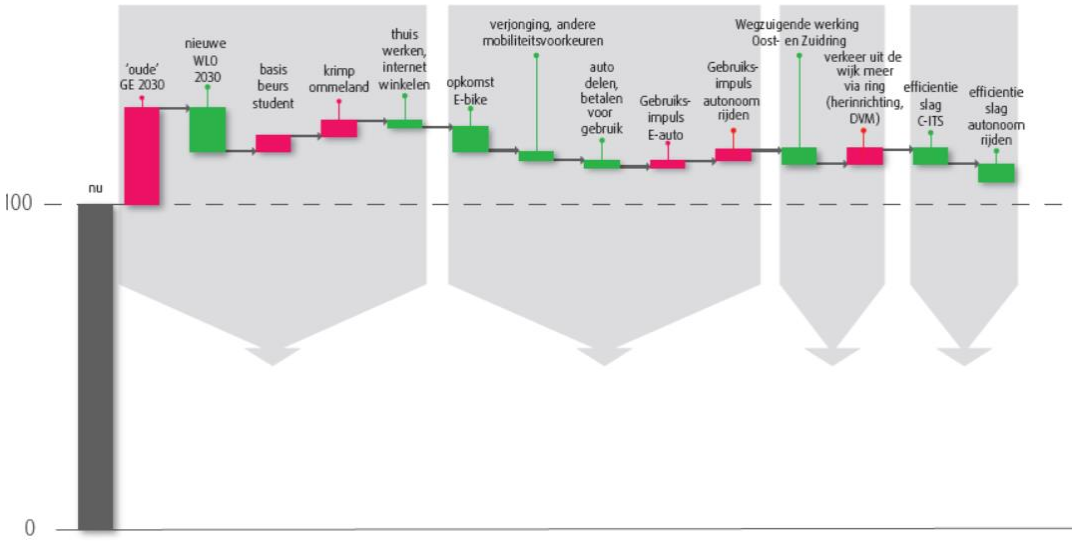
- Is een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone nodig in een verkeerscirculatieplan?
- Zijn de duurzame alternatieven, een alternatief voor een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone?
- Is een verkeerscirculatieplan een alternatief voor een nieuwe autoverbinding?

Verkeerscirculatieplan
Bij de onderzoeken maken we gebruik van de kennis en methodes uit eerdere onderzoeken. Voor het verkeerscirculatieplan gebruiken we de kennis uit het onderzoek naar een sectorenmodel. Dat destijds in opdracht van het college in 2011/2012 is uitgevoerd. De raad is hierover in 2013 middels een collegebrief (kenmerk: RO 13.3938685) over geïnformeerd.

Een verkeerscirculatieplan, in de vorm van een sectorenmodel, is een zwaar middel en niet een doel op zich. De leefbaarheid, bereikbaarheid en kwetsbaarheid kunnen dichterbij elkaar worden gebracht door de goede elementen uit het sectorenmodel te gebruiken.
Op de ring en de invalswegen heeft de doorstroming en betrouwbaarheid van het autoverkeer prioriteit. De andere hoofdroutes binnen de ring moeten zorgen voor de bereikbaarheid, maar daar is doorstroming en snelheid van minder groot belang. Op deze wegen kan gezocht worden naar minder ingrijpende maatregelen, bijvoorbeeld snelheid- en intensiteitreducerende maatregelen op plekken waar gewenst is om de voetganger, fiets, openbaar vervoer of leefbaarheid prioriteit te geven. We kunnen zo kansen benutten voor andere programma's (leefbaarheid en duurzaamheid) en de andere modaliteiten.

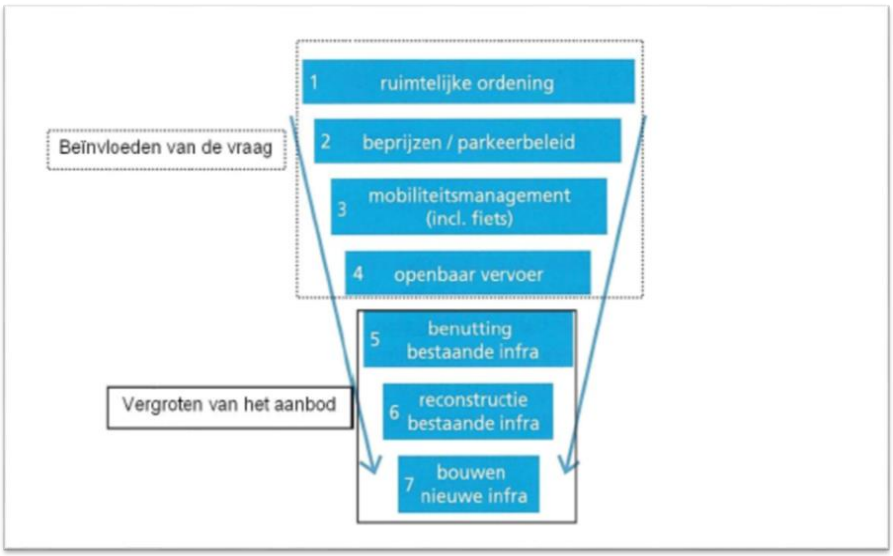
We willen enkele principevarianten onderzoeken. De grenzen van sectoren en locaties waar maatregelen kunnen komen, willen we kiezen vanuit de vraagstukken van nu. Dat zijn bijvoorbeeld locaties waar conflicten zijn met andere modaliteiten, of een leefbaarheidsvraagstuk speelt. Te denken aan sectorgrenzen bij de fietsstraat Korreweg, de fietsoversteek Eikenlaan en een knip in de Stationsweg.

Duurzame alternatieven
In het onderzoek naar de duurzame alternatieven willen we het mogelijk effect van de alternatieven op de mobiliteitsvraag in beeld door middel van een watervalgrafiek. Vergelijkbaar met de 'Trendanalyse mobiliteit Westelijke ringweg Groningen', die voor het project Westelijke ringweg is uitgevoerd. De raad van de voormalige gemeente Groningen is hierover in januari 2018 geïnformeerd middels een collegebrief (kenmerk 6756224).



Watervalgrafiek Trendanalyse mobiliteit Westelijke ringweg Groningen

Om de vraag ‘zijn er duurzame alternatieven voor een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone?’ te kunnen beantwoorden willen we gebruik maken van de mobiliteitsladder. Bij het principebesluit in 2016 is deze mobiliteitsladder ook gebruikt in de ‘Second opinion UMCG Bereikbaarheidsstudie’ (bijlage bij raadsvoorstel 5715156).



Mobiliteitsladder

Participatie en betrokkenheid raad
Voor de eerste verkenning zien we beperkte participatiemogelijkheden. Het gaat in de verkenning om de hoofdlijnen van mogelijkheden en consequenties in beeld te brengen. Dat willen we in relatief korte tijd inzichtelijk maken. Naast de raad informeren we de meest betrokken bewonersorganisaties (zoals Paddepoel/Selwerd en in de Oosterhamrikzone) actief over de onderzoeken.

Voor uitgebreide participatie zien we vooral ruimte in de volgende fase bij de visievorming. Vanzelfsprekend krijgt ook uw raad daarin ook een (actieve) rol. De aanpak daarvoor bepalen we samen met u in het najaar.

Vervolg
De komende maanden gaan wij de eerste verkenning uitvoeren. Uw raad nemen wij eind 2019 mee in de resultaten en vervolgaanpak.
Daarna volgt de visievorming die wij uiterlijk voorjaar 2021 aan u willen voorleggen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.