



Stad in beweging

Beleidsnota Verkeer en Vervoer periode 2007-2010, doorkijk naar 2020

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	2
1.1 NIEUWE BELEIDSNOTA VERKEER EN VERVOER	2
1.2 PLANHORIZON VAN DE NOTA	2
1.3 INTEGRALE BLIK OP RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER EN VERVOER	2
1.4 AANDACHT VOOR DUURZAAMHEID	2
2. HOOFDLIJNEN VERKEER- EN VERVOERBELEID.....	3
2.1 NATIONAAL.....	3
2.2 REGIO GRONINGEN-ASSEN	3
2.3 VERKEERSBELEID IN GRONINGEN TOT NU TOE	4
2.4 BELEIDSINZET	4
2.5 ANDERE ACCENTEN	5
2.6 VERKEER EN VERVOER IS MEER DAN INFRASTRUCTUUR	5
3. FIETS	6
3.1 FIETS HOGE PRIORITEIT	6
3.2 FIETS EN RUIMTELIJK BELEID.....	6
3.3 FIETSPADENNETWERK.....	6
3.4 FIETSEN STALLEN.....	7
3.5 FIETS PROMOTEN.....	7
4. OPENBAAR VERVOER	10
4.1 VERSTERKEN VAN OPENBAAR VERVOER IS DÉ INZET	10
4.2 OPENBAAR VERVOER IN RELATIE TOT RUIMTELIJKE ORDENING	10
4.3 TOEKOMSTVAST OPENBAAR VERVOER	10
4.4 DE REGIOTRAM ALS ONDERDEEL VAN KOLIBRI	11
4.6 GOED TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER.....	12
4.7 MARKETING EN PRDUCTVERBETERING	13
5. AUTO	15
5.1 HUIDIGE SITUATIE RINGWEGEN	15
5.2 HUIDIGE SITUATIE OVERIGE WEGEN IN DE STAD.....	15
5.3 DE DOORSTROMING KOMT VERDER ONDER DRUK TE STAAN.....	15
5.4 MAATWERK VOOR RINGWEGEN EN STEDELIJKE WEGEN	16
5.5 ONZE AMBITIE VOOR DE RINGWEGEN.....	16
5.6 ONZE AMBITIE VOOR DE OVERIGE WEGEN IN DE STAD	16
6.1 PARKEREN IS ESSENTIEEL VOOR EEN GOEDE BEREIKBAARHEID	19
6.2 BINNENSTAD IN RELATIE TOT BEZOEKERSPARKEREN	19
6.3 PARKEERREGIMES IN DE BINNENSTAD EN DE WIJKEN EROMHEEN.....	19
6.4 HET BELEID BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN	20
6.5 PARKEERSERVICE	20
6.6 NIEUWE TECHNIEKEN	20
7. GOEDERENVERVOER	22
7.1 (INTER-) NATIONALE EN REGIONALE DISTRIBUTIE	22
7.2 VENSTERTIJDENGEBIED	22
7.3 ERKENNINGSREGELING STEDELIJKE DISTRIBUTIE	22
7.4 COMMISSIE VAN ADVIES INZAKE BEVOORRADINGSAAANGELEGENHEDEN	22
8. VERKEERSVEILIGHEID.....	24
8.1 VERKEERSVEILIGHEID HOGE PRIORITEIT.....	24
8.2 INFRASTRUCTUUR	24
8.3 VERKEERSEUCATIE.....	24
8.4 HANDHAVING	25
8.5 SPEERPUNT: SCHOOLOMGEVINGEN	25

1. Inleiding

1.1 Nieuwe beleidsnota Verkeer en Vervoer

Voorliggende nota is de opvolger van de nota 'Goed op Weg' uit 2003. Een actualisatie van laatstgenoemde nota was nodig omdat:

- In mei 2006 een nieuw college van Burgemeester en Wethouders is aangetreden. Deze nota markeert de beleidsinzet van dit college op gebied van verkeer en vervoer.
- Goede bereikbaarheid is een belangrijke factor voor het functioneren van onze stad. Daarom is voor de nieuwe structuurvisie en binnenstadsvisie een heldere lijn voor mobiliteit en bereikbaarheid vereist.
- In februari 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het eindbeeld van een regionaal tramnetwerk en dat als uitgangspunt te nemen voor de samenwerking met de provincie en regio. Tevens wordt een ontwerp van de lijn Hoofdstation - Zernike uitgewerkt.
- In februari 2006 heeft het rijk de Nota Mobiliteit vastgesteld als opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990.
- Een essentieel onderdeel uit de Nota Mobiliteit zijn netwerkanalyses voor Nationaal Stedelijke Netwerken. Medio 2006 is de Netwerkanalyse regio Groningen-Assen afgerond. In deze analyse wordt de ruimtelijke ordening en het verkeer- en vervoersysteem in samenhang beschouwd. De Netwerkanalyse is een belangrijke pijler onder de keuzes van de regio en stad op het gebied van mobiliteit.

1.2 Planhorizon van de nota

De meeste maatregelen (voorbereiding en/of uitvoering) in deze nota richten zich op de periode 2007 - 2010. Daarmee vormt deze nota de inhoudelijke onderlegger voor het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer van de komende jaren. In het meerjarenprogramma geven we ieder jaar inzicht in de voortgang van de uitvoering van infrastructuur- en verkeersprojecten en de stand van zaken rond de financiële dekking. Verkeersbeleid gaat veelal om lange adem en visie met horizon verder dan de eerste 4 jaar. De maatregelen die wij voorstaan zijn hier onderdeel van en daarom geeft de nota een doorkijk naar 2020.

1.3 Integrale blik op ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer

De ruimtelijke ordening, de sociaal economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoer lijnen etc.) moeten in samenhang worden gezien. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningen en bedrijven, maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Bij substantiële ontwikkelingen moet het verkeer- en vervoersysteem dan ook meeveranderen of groeien. Omgekeerd geldt dat daar waar het verkeer- en vervoersysteem nog capaciteit biedt er juist kansen liggen voor stedelijke en economische ontwikkelingen. Bereikbaarheid is voor veel bedrijfssectoren een essentiële vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de economische structuur van de stad. Ook hangt de sociale structuur, de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad, zowel door mobilisten als omwonenden, nauw samen met de ligging van infrastructuur en inpassing daarvan. In deze nota wordt sterk ingezet opdat verkeer en vervoer, ruimtelijk ordening en economie hand in hand gaan onder de conditie van een leefbare stad.

1.4 Aandacht voor duurzaamheid

De klimaatveranderingen en het groeiende besef van de ernst ervan maken dat het college van Groningen de meest duurzame stad van Nederland wil maken. Ook het verkeersbeleid levert aan deze doelstelling een bijdrage. Daarom wordt in deze nota ingestoken op een duurzaam verkeersbeleid. Speerpunten hiervan zijn:

- Investeren in de vervoerwijze fiets;
- Kwaliteitsslag in het regionaal openbaar vervoer;
- Inzetten op ketenmobiliteit (P+R);
- Terughoudend zijn met capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad maar wel inzetten op doorstroming op de ringweg;
- Stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen;
- Een impuls geven aan de verkeersveiligheid;
- Een hoge ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur en verblijfsgebieden.

2. Hoofdlijnen verkeer- en vervoerbeleid

2.1 Nationaal

Het rijksbeleid laat een aantal koerswijzigingen zien ten opzichte van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II. In het oog springt dat mobiliteit weer 'mag' en dat er meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei. De relatie tussen economie en mobiliteit wordt benadrukt. Vaker wordt een koppeling gelegd tussen degenen die baat hebben bij nieuwe infrastructuur en de financiering (beprijzen, PPS, e.d.). Het streven naar congestievrije doorstroming wordt enigszins losgelaten. Het wordt belangrijker gevonden dat de reizigers vooraf weten hoelang de reis duurt (betrouwbare reistijden). Het openbaar vervoer moet vooral haar eigen kracht versterken. Substitutie van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, waarbij samenwerking tussen de verschillende beheerders noodzakelijk is, hoog op de agenda staat.

2.2 Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is met 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De ambitie van de regio en de stad is om deze economische positie te versterken.

In de regiovisie is daarom afgesproken dat de regio zich geconcentreerd ontwikkelt langs de T-structuur van de A28 en A7 (Groningen, Assen en de schragende kernen Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer). Ook worden ontwikkelingen geconcentreerd langs de openbaar vervoerverbindingen, die daartoe worden versterkt door middel van het Kolibri-programma. Als stad pakken we dit op door de helft van onze woningbouwopgave in de bestaande stad te realiseren. De ambitie is dat de stad als geheel een groter zwaartepunt wordt in de regio en in Noord-Nederland. Daarvoor moeten de stad en de regio verbonden zijn met andere landsdelen en dat de internationale routes die langs Groningen lopen moeten op niveau functioneren. Gelet op de (psychologische) afstanden betekent dit snelle treinverbindingen en een doorstromende Zuidelijke Ringweg. Op regionale schaal moeten de voorzieningen waarop stad en regio zijn aangewezen optimaal bereikbaar zijn.

Doordat ruimtelijke intensivering binnen de T-structuur plaatsvinden, worden de natuur- en landschappelijke waarden buiten de T-structuur gespaard. In onze regio wordt op een unieke wijze tussen alle gemeenten en beide provincies samengewerkt aan dit beleid. Het rijk onderschrijft onze ambities en heeft de regio in de Nota Ruimte aangewezen als één van de zes Nationale Stedelijke Netwerken.

De stad Groningen heeft binnen de ruimtelijke en economische structuur van de regio met haar 182.000 inwoners en 123.000 banen een prominente positie. De regionale voorzieningen zoals (specialistische) winkels, uitgaansleven, kunst en cultuur, onderwijs, medische zorg etc. zijn veelal gevestigd in de stad. De bovenregionale en zelfs (inter-) nationale voorzieningen zoals het UMCG en de RUG bevinden zich in de stad. Dit resulteert in een dagelijkse pendel van circa 150.000 à 200.000 bezoekers, werknemers en scholieren/studenten die 's ochtends de stad ingaan en 's avonds de stad weer verlaten.

Het regionale wegenstelsel en het openbaar vervoernetwerk zijn vanuit de historie zo gegroeid dat de stad als spin in het web fungeert. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen heeft een relatie met de stad. Dat maakt ook dat de meeste knelpunten bij de stad liggen (A7, A28, regionale toegangswegen, ringwegen en aanrijroutes binnenstad).

Voor de toekomst willen wij onze rol als economisch en stedelijk middelpunt nog meer versterken. Omdat het de kracht van de gehele regio versterkt, is dit de inzet van alle regiopartners. Verwacht wordt dat door schaalvergroting meer bedrijvigheid vanuit de regio naar de stad wordt verplaatst. Wij zijn voorstander van deze concentratie, maar moeten er wel alles aan doen om deze bedrijven concurrerende locaties aan te bieden. Kunnen wij dat niet, dan gaan ze aan de stad voorbij.

Deze ambitie als 'hoofdstad van het noorden' betekent versterken van de werkgelegenheidsfunctie maar ook extra druk op het stedelijke en stadsregionale verkeerssysteem. En juist bereikbaarheid is een belangrijke voor-

waarde voor het economisch functioneren. Om de concurrentiepositie te verbeteren, moet gewerkt worden aan de bereikbaarheid.

2.3 Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

De gemeente Groningen heeft altijd een consequent ruimtelijk beleid gevoerd. De inzet is een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen. Omdat deze ruimtelijke structuur de meeste kansen biedt voor fiets en openbaar vervoer is dit een belangrijke pijler van het Groningse verkeer- en vervoerbeleid.

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een verfijnd en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een hoog aandeel fietsgebruik (meer dan 50%) binnen de stad. Zeker als dit afgezet wordt tegen het fietsgebruik in vergelijkbare steden.

Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, bussen die prioriteit hebben bij verkeerslichten, de realisatie van een nieuw busstation e.d. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer is, ondanks de recente forse rijksbezuiniging, de kwaliteit van het openbaar vervoer behouden. Dit is gebeurd onder regie van de unieke samenwerkingsorganisatie van de beide provincies en de stad: het OV-bureau.

De invoering van het verkeerscirculatieplan in 1977 en het autoluw en -vrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren negentig zijn een essentiële randvoorwaarde voor een economisch goed functionerende binnenstad gebleken. Daarbij is de automobilist echter niet uit het oog verloren. De ring om de stad is voltooid en de laatste jaren wordt gewerkt aan het geheel ongelijkvloers maken van de ring. Daarnaast is het stedelijk hoofdwegennet verfijnd en om de binnenstad per auto bereikbaar te houden, wordt op de aanrijroutes vanaf de ring (binnen de grenzen die de omgeving toelaat) de doorstroming bevorderd.

Om voor het binnenstadsbezoek voldoende parkeergelegenheid te bieden, zijn er diverse parkeergarages gerealiseerd in en rondom het centrum. Het P+R-systeem vangt automobilisten buiten de binnenstad op en biedt goedkoop en hoogfrequent vervoer naar de binnenstad.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht conform 'Duurzaam Veilig'. Locaties waar in het verleden veel ongevallen gebeurden, zijn aangepakt. Daarnaast wordt jaarlijks een programma opgesteld ten behoeve van verkeerseducatie.

2.4 Beleidsinzet

Met onze ruimtelijke en socio-economische ambities en (de hier mede mee verband houdende) groeiende mobiliteit is het bereikbaarheidspakket van stad en regio nog niet af. Om de concurrentiepositie van Groningen te versterken moeten we op diverse fronten de bereikbaarheid verbeteren.

Bij het zoeken naar oplossingen is het uitgangspunt dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Zo heeft de komst van de tram bijvoorbeeld een positief effect op de leefbaarheid binnen en de aantrekkelijkheid van de aangrenzende wijken, zorgt de compacte stad voor een hoog fiets- en openbaarvervoergebruik en zijn mogelijke grootschalige ingrepen aan de Zuidelijke Ringweg gekoppeld aan de ontwikkelingen van het gebied er omheen.

Ook de komende jaren gaan we door met inzetten op een compacte stad. Daarvoor realiseren we woningbouw in de bestaande stad (de Intense Stad) en vangen we grootschalige publiekstrekkingen (bijvoorbeeld UM-CG/Bodenterrein, Eemskanaalzone, Europapark en rondom het Martiniziekenhuis) zoveel mogelijk in de bestaande stad op. Binnen de bestaande stad is nog veel mogelijk, niet in de laatste plaats door functieverandering waardoor de milieucontouren kunnen worden teruggelegd. Het ruimtelijke fundament voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik wordt zo gelegd. De uitdaging ligt om het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. De parkeerdruk vraagt daarbij ook extra aandacht.

Het beleid uit de Nota Mobiliteit hanteren wij grotendeels al. Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid en economie.

Groningen: Stad in beweging

Het 'mobiliteit mag principe' is voor ons geen radicale breuk met het al jarenlang gevoerde beleid, maar wij vinden het wel noodzakelijk om hier een regiospecifieke invulling aan te geven door middel van een uitgebalanceerd en gedifferentieerd (gebiedsgericht) beleid. Voor de hoofdwegen (ringwegenstelsel) zetten we in op een uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobilititeit op te vangen in zicht. Op een enkele plek in stad is verdichting van de verkeersstructuur mogelijk (gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling) maar een sterke inzet op alternatieven zoals Kolibri en P+R is vooral ons devies.

Ons staat een mix aan maatregelen voor ogen. Dit betekent fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri) en maximaal benutten van de potentie van P+R. En we willen nadrukkelijk de verkeersveiligheid een impuls geven.

Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegenstelsel verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan.

In de volgende hoofdstukken wordt het beleid per thema verder uitgewerkt.

2.5 Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid veelal voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. Voor het fietsverkeer komt naast een kwalitatief goed fietspadennetwerk het accent ook meer te liggen bij het organiseren van voldoende stallingvoorzieningen en het promoten van het fietsgebruik.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons nu op het ontwerp van de tramlijn tussen Hoofdstation Zernike en de communicatie met de stad daarover. Binnen het Kolibri concept is nu ook een rol weggelegd voor een regiotram als eindbeeld. Een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie is nodig. En de afronding van de busbaan Peizerweg krijgt een impuls.

Ten aanzien van het autoverkeer gaan we er alles aan doen om het verkeer op de ring te laten doorstromen. Een ongelijkvloerse ringweg hoort daarbij. Voor de Zuidelijke Ringweg geldt dat wij de Zuidtangent minder kansrijk vinden dan varianten met capaciteitsuitbreiding binnen het bestaande tracé. Voor de komende periode is de inzet een planstudie naar de Zuidelijke Ringweg. Op de overige wegen geven we hier minder prioriteit aan. Bij een stad van formaat en een oude (verkeers-) structuur komt het nu eenmaal voor dat het verkeer af en toe stil staat. Wel bieden we de mogelijkheid van P+R aan de rand van de stad aan met frequent openbaar vervoer verder stad in. De realisatie van P+R Hoogkerk en P+R Euroborg staat komende periode dan ook hoog op de agenda.

Meer dan afgelopen periode hebben we oog voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Wel is een voorwaarde dat de problematiek een koppeling heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Tot slot staat verkeersveiligheid weer hoog op de agenda. Samen met de Stadjes krijgen de komende periode veel verkeersveiligheidsprojecten hun beslag.

2.6 Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

Het klassieke beeld van het verkeer- en vervoerbeleid is investeren in infrastructuur zoals de aanleg van fietspaden etc. Maar het beleidsveld wordt allengs breder. Het gaat over het managen van het parkeeraanbod op straat en in parkeergarages, het aanbieden van dynamische informatiesystemen langs wegen of bij haltes etc. Ook gaat het over voorzieningen die soms niet bedrijfseconomische rendabel zijn maar wel essentieel in het bereikbaar houden van de stad. Denk aan het openbaar vervoer, de P+R- terreinen met de citybus en bewaakte fietsenstallingen. Ook wordt geïnvesteerd in initiatieven tot bewustwording van verkeersgedrag zoals verkeerseducatie en de jaarlijkse 'Week van de Vooruitgang'. Voor veel van deze structurele kosten wordt op ad hoc basis financiering gevonden. Om dit beter te organiseren, zetten we in op een vast budget voor structurele werkzaamheden. Daarbij ligt een koppeling met de opbrengsten uit het parkeerbedrijf voor de hand.

3. Fiets

De fiets is een vervoersmodaliteit met onbetwiste voordelen en draagt bij aan een duurzame stad. Daarom is ons er alles aan gelegen het hoge aandeel fietsgebruik (>50%) te behouden en zelfs uit te bouwen. Dus investeren wij op dit gebied de komende periode fors, ook om het autonetwerk significant te ontlasten.

3.1 Fiets hoge prioriteit

Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en geeft vrijheid in vertrektijdstip. Daarnaast brengt de fiets je dicht bij je bestemming en wordt een minimale ruimtebeslag gevraagd. De fiets draagt zo sterk bij aan de duurzame stad die we voorstaan. Het stimuleren van fietsgebruik heeft voor ons een hoge prioriteit.

3.2 Fiets en ruimtelijk beleid

Met het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia is Groningen een compacte stad gebleven. De locaties waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd worden, liggen dicht bij elkaar. Hierdoor zijn de afstanden tussen deze locaties kort (maximaal 5 à 7 km), waardoor ze bij uitstek te fietsen zijn (circa 20-30 min). Door de verkeerscirculatie in de binnenstad is autoverkeer dwars door de binnenstad niet mogelijk. Hierdoor is de fiets op veel relaties sneller dan de auto.

Met veel bouwprojecten in de bestaande stad, de Intense Stad en het Lokaal Akkoord zetten we dit ruimtelijke beleid voort. Het hart van onze nieuwste wijk, Meerstad, ligt op 7 km van het centrum. Dit ligt op de grens van de ideale fietsafstand daarom zullen we meer moeite moeten doen om de inwoners te verleiden om op de fiets van en naar de binnenstad te gaan. Denk daarbij aan snelle en directe hoogwaardige fietsverbindingen van en naar Meerstad. Hiervoor wordt binnenkort een tunnel onder het Euvelgunnetracé gerealiseerd ter hoogte van Eemspoor en staat op de lange termijn een fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond gepland.

3.3 Fietspadennetwerk

Naast een goede ruimtelijke context willen wij dat fietsers zich vlot en zonder omrijden door de stad verplaatsen. Fietsers moeten daarom beschikken over een direct en fijnmazig netwerk van fietspaden. Deze zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig ingericht en voorzien van een adequate bewegwijzering.

Gelukkig is in Groningen al jarenlang een brede politieke steun voor de fiets als vervoermiddel. Zo heeft de fiets binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vaste plek verworven in de ontwerpogave. In de jaren '90 is fors geïnvesteerd en met de fietsnota uit 2000 in de hand is recent hard gewerkt aan nieuwe fietspaden en -stroken, zijn betegelde fietspaden geasfalteerd, is fietsbewegwijzering aangebracht en zijn grote projecten als de Antwerpentunnel en de Walfridusbrug opgeleverd. De plannen voor fietsbruggen over het Reitdiep (ACM) en Aduarderdiep (Leegkerk) zijn inmiddels uitgewerkt, Daarnaast kunnen fietsers gebruikmaken van de nog te realiseren Berlagebrug en de Sontbrug.

Naast warme belangstelling vanuit binnen- en buitenland voor ons fietsbeleid zijn we in 2002 uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland. Maar het belangrijkste is natuurlijk dat de fiets in Groningen een groot aandeel (>50%) heeft in alle verplaatsingen. Dit succes willen wij behouden en uitbouwen. Daarvoor is blijvend investeren in fietsvoorzieningen nodig. De komende periode hebben we daarvoor ruim € 6 mln. eigen middelen beschikbaar en € 4 mln. vanuit de Brede Doel Uitkering.

Hiervoor gaan we een fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg realiseren, enkele nieuwe fietspaden en -stroken aanleggen en de kwaliteit van bestaande betegelde fietspaden verbeteren. Bij de herinrichting van de Diepenring (zie ook hoofdstuk 5) is nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid en het comfort van de fietser. Bij het nog te realiseren NS station Europapark komt een brede fietstunnel zodat het station zowel voor het langzaam verkeer uit de richting De Linie als Helpman goed bereikbaar is. Ook blijven we zoeken naar mogelijkheden om fietsers bij verkeerslichten meer groenlicht te geven.

Op de fietspaden tussen stad en regio is winst te behalen. Samen met onze partners in de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan verbetering. Zo wordt binnenkort een hoogwaardige fietsverbinding tussen Zuidhorn en

Groningen: Stad in beweging

Groningen gerealiseerd en wordt de fietsverbinding met Hoogezand aangepakt. Een hoogwaardige verbinding met Eelde/Paterswolde is onderwerp van studie.

3.4 Fietsen stallen

Veel wensen voor de fietsverbindingen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd, waardoor zich een nieuwe uitdaging voordoet. Al die fietsen moeten immers worden gestald, waarbij het voorkomen van fietsendiefstal, -overlast en de aanwezigheid van weef fietsen aandachtspunten zijn. Vooral in de binnenstad is dit probleem groot. Het winkelend publiek ondervindt hier regelmatig hinder van gestalde fietsen.

Het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte is de afgelopen jaren fors toegenomen. Conflicten ontstaan met andere belangen zoals ruimte voor voetgangers, hulpdiensten e.d. Bij het station hebben we deze problematiek op spectaculaire wijze aangepakt met het Stadsbalkon. Ook in de binnenstad en de oude wijken nemen gestalde fietsen een dominante positie in. Met het project 'Stadsfietsen' worden oplossingen voor de binnenstad gezocht. Voor de oude wijken onderzoeken we de mogelijkheden van een fietsparkeernorm waarop bouwplannen worden getoetst (net als bij het autoparkeren), het liefst gecombineerd met een vlotte verwijdering van weef fietsen. Duidelijk is in elk geval dat er meer stallingsmogelijkheden moeten komen, zowel inpandig als op straat.

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat bewaakte fietsenstallingen niet kostendekkend draaien. Het bestaansrecht van deze stallingen komt namelijk niet voort uit bedrijfeconomische motieven, maar de stallingen vervullen een rol voor een specifieke doelgroep fietsers: veelal ouderen, werknemers in de binnenstad en bezitters van bijzondere (kostbare) fietsen. Om deze groep fietsers welkom te blijven heten in de binnenstad, starten wij met een proef om gedurende een half jaar het bewaakt stallen in de binnenstad gratis aan te bieden. Deze trend is ook in andere steden zichtbaar en ons Stadsbalkon kan als voorbeeld worden beschouwd. Nieuwe systemen van automatische fietsenstallingen reduceren de kosten ten opzichte van bemenste fietsenstallingen.

Groningen kent 's morgens een grote ingaande en 's avonds een grote uitgaande pendel. Maar de groep Stadlers die elders werkt is ook groot. Voor laatstgenoemde groep werkers wordt verkend waar goede kwalitatieve fietsenstallingen mogelijk zijn. Vooral nog concentreren we ons hierbij op drukke opstappunten (halteplaatsen regionale buslijnen, P+R-terreinen en nabij de toeritten van autosnelwegen). Denk aan locaties zoals de A28/Laan Corpus den Hoorn, de Verlengde Hereweg (Helpman), het Overwinningsplein en de toekomstige P+R-terreinen Hoogkerk en Europapark.

3.5 Fiets promoten

Een ander speerpunt betreft het promoten van de fiets. Met het groeiende besef over de klimaatverandering en de ongezonde levensstijl (te weinig beweging) van veel Groningers, willen wij het fietsgebruik als dé oplossing binnen handbereik presenteren. Hoe wij dit gaan doen (bijvoorbeeld campagnes, voorlichting op onderwijsinstellingen etc.), krijgt de komende beleidsperiode vorm.

Groningen: Stad in beweging

Projecten Fiets	2007	2008	2009	2010	2011 <
Fietspad Roderwolderdijk	□□■	■			
Fietsbrug ACM	□□■	■			
Fietsbrug Aduaderdiep	□□■	■			
Asfaltering fietspad Ketwich Verschuurlaan	■				
Asfaltering fietspad Weg van de VN	■				
Fietsstroken Iepenlaan	□□■				
Fietspad A7 Piccardthof			□□□□	■	■
Asfalteren fietspad noordelijke ringweg beide zijden			□□□□	■	
Asfaltering fietstunnel Bedumerweg			□□□□	■	
Fietspad De Verbetering			□□□□	■	■
Fietstunnel Euvelgunnetracé Eemspoort	□□	■	■	■	
Fietsbrug Euvelgunnetracé Driebond					□□□□
Stadsfietsen	□□□□	■			
Fietsenstallingen uitgaande OV pendel en carpool			■		
Fietstunnel Helperzoom - Europapark (i.r.t. Station Europapark)	□□□□	■	■		
Fietsbrug Eemskanaal t.h.v. Ikea					□□□□
Fietstunnel Meeuwederweg		□□■	■		
Fietsparkeren in de wijken	□□□□	■	■		
Maatregelenpakket 'Stap op' deel 1					
Fietsbrug Plataanlaan	□□	□□□□	■	■	
Fietspad Duinkerkenstraat	□□	□□□□	■	■	
Fietspad Antwerpenweg	□□	□□□□	■	■	
Asfalteren fietspad Kempkenspad, Maaslaan, Veenweg, Asingastraat	□□■				
Asfaltering fietspad Friesestraatweg en Diamantlaan		□□■			
Upgraden fietsenstalling De Papiermolen	□□■				
Fietsenstallen binnenstad (Stadsfietsen)	□□□□	■			
Communicatie fietsmaatregelen / fietspromotie	□□■	■			
Fietsvriendelijk verkeerslichten	□□□□	■			
Asfalteren fietspad Eikenlaan	□□■				
Gratisbewaakt stallen binnenstad	□■				
Diverse wensen Stadjers	□□■	■			
Maatregelenpakket 'Stap op' deel 2					
Fietspad Aquamarijnstraat/Goudlaan			□□□□	■	■
Fietspad parallel aan Noordelijke Ringweg			□□□□	■	■
Fietspad parallel aan Groningen - Sauwerd (incl viaduct NRW)			□□□□	■	■
Asfaltering fietstunnel Friesestraatweg nabij ACM			□□□□	■	
Asfaltering Electropad			□□□□	■	
Fietspad Asingastraat (nabij Bedumerweg)			□□□□	■	■
Fietsroute Hoogezand Groningen			□□□□	■	■
Studies / verkenningen Fiets	2007	2008	2009	2010	2011 <
Evaluatie en toekomst fietsparkeren station CS	■				
Fiets(parkeer)norm		■			
Toekomst gratis bewaakt stallen binnenstad/stadsbalkon	■				

□ in vc
■ in ui

4. Openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een randvoorwaarde om de stad en regio leefbaar te houden, duurzaam in te richten en bovenal om de binnenstad en belangrijke werk- en bezoekerslocaties bereikbaar te houden. We zetten daarom in op het versterken en toekomstvast maken van het openbaar vervoer onder de vlag van het regionale project Kolibri. In 2014 gaat de eerste tram rijden tussen het Hoofdstation en Zernike, waarbij de trams op termijn de regio in rijden. Verder wordt hard gewerkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R, het realiseren van het station Europapark en het laatste stuk busbaan Peizerweg.

4.1 Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij zetten in op een uitstekend per openbaar vervoer bereikbare stad.

Op landelijk en internationaal niveau is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Hiermee wordt de (mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau teruggebracht en krijgt onze regionale economie de noodzakelijke impuls. De gemeente Groningen zet samen met onze partners in SNN in de komst van de Zuiderzeelijn. Momenteel is onduidelijk wat het rijk gaat besluiten ten aanzien van de Zuiderzeelijn.

Ten aanzien van het lokale openbaar vervoer geldt dat vanzelfsprekend de 'eigen' doelgroep van het openbaar vervoer zo goed moet worden bediend. Daar waar auto substantieel sneller is dan het openbaar vervoer, is het moeilijk om automobilisten een overstap te laten maken. Maar daar waar het openbaar vervoer een reële concurrent kan vormen voor de auto moet gebruikmaken van het openbaar vervoer gemeengoed zijn. Inzetten op hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen (zoals de Q-liner) om automobilisten al in de eigen woonplaats te verleiden met het openbaar vervoer te gaan hoort daarbij. Maar ook het opvangen van automobilisten bij zowel de herkomsttransferia, zoals Zuidhorn, als bij de transferia aan de rand van de stad bepalen het succes.

4.2 Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

Openbaar vervoer functioneert het beste als het systeem en de ruimtelijke ordening in samenhang worden ontwikkeld, zodat grote gebundelde vervoersstromen ontstaan. Dit betekent dat openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden meer bestaansrecht heeft dan in dunbevolkte. Omgekeerd geldt dat verdichting zoveel mogelijk rondom openbaar vervoervoorzieningen moet worden gesitueerd. Daarmee is in stad en regio een goede afstemming van de structuren voor de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoer essentieel. Hieraan wordt invulling gegeven met onze keuze voor een compacte stad, het behouden van veel economische activiteiten in de binnenstad, een stedelijke intensivering rond de T-structuur (A7/A28) en de aanwezigheid van een aantal regionale c.q. nationale publiekstrekkingen midden in de stad. Met onze ruimtelijk beleid willen we de voorwaarden creëren voor openbaar vervoer.

4.3 Toekomstvast openbaar vervoer

Inzet is een toekomstvast openbaar vervoersysteem. Dit om te voorkomen dat het aandeel openbaar vervoerplaatsingen afneemt. Momenteel mogen we in en rondom de stad spreken van een succes. Want ondanks een steeds lagere bijdrage van het rijk, zit het openbaar vervoer in Groningen de laatste jaren in de lift. Er worden steeds meer reizigers vervoerd en de kostendekkingsgraad is relatief hoog (hier ruim 50% tegenover landelijk 42%). Dit succes is mede te danken aan de inzet van beter materieel en de Q-liner. Maar ook een heldere communicatie en een eenvoudiger tariefsysteem (eurokaartjes) hebben daaraan bijgedragen.

Op alle kansrijke relaties willen we het maximale uit het openbaar vervoer halen. Daarin staan we niet alleen. De hele regio denkt er zo over. Alle regiopartners zijn ervan overtuigd dat een regionaal openbaar vervoersysteem bijdraagt aan toekomstvast openbaar vervoer en een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Om deze schaa sprong te bereiken, werken we onder de naam Kolibri aan een samenhangend pakket maatregelen. Centraal in Kolibri staat het versterken van krachtige openbaar vervoerbundels tussen de stad en grote omliggende kernen. Dit moet resulteren in enkele hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) waar zowel de tram als de bus gebruik van maken.

4.4 De regiotram als onderdeel van Kolibri

Om de verbondenheid tussen regio en stad te versterken, is de regiotram het eindbeeld cq. de ruggengraat van het toekomstige openbaar vervoersysteem. De invoering van de tram is het meest ambitieuze verkeersproject sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan dertig jaar geleden en net zo noodzakelijk. Voor de regio betekent het snelle, comfortabele en betrouwbare verbindingen van en naar de stad. Terwijl de tram binnen de stad vooral de voorzieningen en werklocaties bereikbaar houdt.

In februari 2007 heeft de raad een historisch besluit genomen dat, met in achtneming van een afbreukmoment op de financiële dekking, er een tram komt tussen Hoofdstation – Zernike en dat het eindbeeld een systeem met regiotrams is.

Het doel is om in 2014 de eerste tram te laten rijden op het traject tussen het Hoofdstation en Zernike. Ruimtelijk verbindt deze lijn belangrijke publiekstrekkingen met elkaar zoals het Hoofdstation en omgeving, de binnenstad, het Ebbingekwartier, UMCG-noord, het Noorderstation, het winkelcentrum Paddepoel, de P+R-locatie Zernike en Zernike zelf. De huidige vervoerwaarde op de buslijn Hoofdstation-Zernike is zo groot, dat wij ervoor hebben gekozen om op deze lijn als eerste een tram te laten rijden.

De tram Hoofdstation - Zernike wordt zoveel mogelijk vrij baan gegeven, waarbij de tram prioriteit heeft op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tramtracé ingrepen op de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig. Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als socio-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast waarbij wij het maximale doen om de stad bereikbaar te houden.

Een tram door de binnenstad biedt kansen om het busverkeer aan de Grote Markt te onttrekken, waardoor in de binnenstad de leefbaarheid en een aangenaam winkelklimaat toeneemt. De alternatieve routes voor de buslijnen worden komende tijd uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de buslijnen goed aansluiten op de tram. Dit vergt een nieuwe uitdaging wat betreft de ruimtelijke inpassing, want het betekent enerzijds de realisatie van openbaar vervoerknooppunten rondom een aantal tramhaltes. Anderzijds is mogelijk nieuwe businfrastructuur nodig, bijvoorbeeld om de knooppunten vlot te kunnen bereiken.

Het concept van de regiotram wordt de komende periode nader uitgewerkt. Het project regiotram overstijgt de stad en wordt door het in oprichting zijnde Projectbureau uitgewerkt. Dit bureau richt zich op alle facetten van de tramverbinding Hoofdstation-Zernike en werkt de regiotram verder uit. Het projectbureau is een samenwerking van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio. Streven is om in 2008 het tracé vast te stellen van de eerste tramlijn: Hoofdstation-Zernike.

Nadat de tram Hoofdstation-Zernike rijdt, is het streven om in 2018 de tramverbinding Hoofdstation-Meerstad te openen. Meerstad ligt verder van het centrum van de stad dan de meeste andere wijken. Met goed, snel en comfortabel openbaar vervoer, willen we een hoge graad van autobezit in Meerstad en de auto-stroom vanuit Meerstad beperken. Wij onderzoeken of deze tramlijn óf eerder in de tijd gerealiseerd kan worden óf dat tijdelijk een hoogwaardige busverbinding aangeboden kan worden. Wij zien hiertoe kansen omdat het ook een goede ontsluiting betekent van de in ontwikkeling zijnde Eemskanaalzone en de geplande P+R Driebond.

De tramverbindingen tussen Hoofdstation-Martiniziekenhuis en Hoofdstation-Kardinge worden op de lange termijn (na 2020) gerealiseerd.

4.5 Overige speerpunten van Kolibri

Station Europapark

Onderdeel van Kolibri is ook de opening van enkele nieuwe stations in de regio. In Groningen is dit het station Europapark. Streven is om voor 2010 een volwaardig station te hebben gebouwd. In de tussentijd wordt ingezet op een tijdelijk station. Voor de lange termijn gaat de gedachte uit naar een station bij Hoogkerk en ter hoogte van Vinkhuizen.

Busbaan Peizerweg

Groningen: Stad in beweging

De busbaan Peizerweg is nog niet af. Bij Hoogkerk komt een transferium en wordt binnenkort gebruik gemaakt van de voormalige tramtunnel zodat de verkeersdruk op de rotonde bij Hoogkerk wordt vermeden. In de stad is de inzet om in deze collegeperiode de busbaan parallel aan de Koeriersterweg te realiseren en de planvorming voor het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct te hebben afgerond.

HOV-as Kardinge

Naar Kardinge is sprake van een snelle busverbinding via het Oosterhamriktracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Kardinge is gepland na 2020, de wens leeft om de bussen van de markt te halen bij de komst van de tram, worden mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op dit tracé verkend. Deze kwaliteitssprong kan door de realisatie van comfortabele haltevoorzieningen, de inzet van nieuw materieel en het verbeteren van de reisinformatie. Hierdoor krijgt deze verbinding de kwaliteiten van een HOV-as.

Doorstroming op HOV-assen

De afgelopen periode is door de toenemende congestie de rijtijd van de bussen en daarmee de dienstregeling toegenomen. Dit betekent dat voor hetzelfde exploitatiebudget minder openbaar vervoer wordt aangeboden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het openbaar vervoer in dezelfde file staat als het autoverkeer zoeken we ook de komende periode naar mogelijkheden om de doorstroming van de bussen te garanderen. Realiteit is dat vooral in de stad de fysieke ruimte voor aparte businfrastructuur ontbreekt of heeft onoverkomelijke gevolgen voor andere groepen weggebruikers.

Wij gaan voor een maximale doorstroming op onze HOV-assen. In dat kader willen wij verkennen of het wenselijk is om op bepaalde bundels te ontmengen (het openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer). Een goed voorbeeld hiervan is de afwikkeling van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

Milieuvriendelijk materieel

Het materieel voor bus, tram en trein bepaalt in grote mate de kwaliteit en het imago van het openbaar vervoer. Daarom wordt ingezet op goed, schoon en modern materieel dat comfortabel zit en het milieu minimaal belast. Met de recent verleende concessies voor bus- en regionaal treinvervoer is op dit gebied al een hele moderniseringslag gerealiseerd. In de nieuw te verlenen concessie voor het stads- en streekvervoer (2009) worden de eisen voor wat betreft de emissie van de bussen verder aangescherpt. De vervoerder wordt zo verplicht om schone en energiezuinige bussen in te zetten.

Dynamische reisinformatie

Een punt voor de komende jaren is om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn, want de standaard dienstregeling is voor velen een puzzel. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger de informatie worden gegeven waar hij/zij op dat moment behoefte aan heeft. Wij willen in ieder geval op de belangrijke knooppunthaltes een dergelijk systeem te introduceren (waaronder het Hoofd- en het Noorderstation). Dit vraagt om aanpassingen bij de haltes en vooral technische aanpassingen in de voertuigen. Een andere mogelijkheid is het verstrekken van reisinformatie via de mobiele telefoon of draadloze technieken. Aansluiting wordt bij wireless Groningen gezocht. Samen met het OV-bureau gaan we ons verdiepen in de mogelijkheden hiervan. Daarnaast oriënteert het OV-bureau zich op de mogelijkheden om dit in toekomstige concessies op te nemen.

4.6 Goed toegankelijk openbaar vervoer

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Met een dicht haltenetwerk in de stad, de inzet van lagevloerbussen en een flink aantal toegankelijk gemaakte haltes faciliteren we hen. Maar er blijven situaties dat het regulier openbaar vervoer toch niet toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit 'vangnet' er uit zou moeten zien (denk aan combinaties met leerlingen- en WMO-vervoer).

4.7 Marketing en productverbetering

Om openbaar vervoer goed te laten functioneren, is een goede marketing en communicatie met de klant belangrijk. In onze regio is het OV-bureau hiervoor verantwoordelijk. Met deze unieke opzet lopen we vooruit op de rest van Nederland. Het OV-bureau heeft als opdracht om continu te zoeken naar verbeteringen in ons openbaar vervoer systeem.

Groningen: Stad in beweging

Projecten Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tram CS - Zernike + inpassing + verkeerscirculatie	□□□□	□□□□	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Tram CS - Meerstad + inpassing + verkeerscirculatie					□□□□
Regiotram	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□
OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg)	□□□□	□□■ ■	■ ■ ■ ■		
OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg - Emmaviaduct)	□□	□□□□	□□■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■
Station Europapark	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■		
Toegankelijkheid haltes	□□	■ ■			
Dynamisch reisinformatiesysteem op belangrijkste haltes	□□	□□□□	■ ■ ■ ■		
Station Vinkhuizen					□□□□
Studies / verkenningen Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tijdelijke HOV bus bediening Meerstad		■ ■ ■ ■			
Milieuvriendelijke bussen consessie 2009			■ ■ ■ ■		
Vangnet OV kwetsbare reizigers i.s.m. WMO		■ ■ ■ ■			
Kardinge/OHT upgraden tot HOV bus		□□□□			

5. Auto

Ondanks dat we vanuit leefbaarheidsoptiek soms anders zouden wensen, is autobereikbaarheid onlosmakelijk verbonden met het functioneren van stad en regio. De realiteit is dat een groot deel van het omland sterk autoafhankelijk is. Socio-economische factoren en de forse uitbreiding van het aantal woningen en bedrijven maken dat het eind van de groei van de automobiliteit nog niet in zicht is. De opnamecapaciteit op diverse plaatsen in de stad is bereikt, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Als we niets doen halen we de ruimtelijke, economische en duurzame ambities van stad en regio niet. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar een forse uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke wegen is niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid met een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

5.1 Huidige situatie ringwegen

Het grootste verkeersknooppunt van Noord-Nederland betreft de Zuidelijke Ringweg. Op dit weggedeelte zijn de verkeersproblemen het grootst ter hoogte van het Julianaplein en de aansluiting met de Europaweg. Voor veel routes naar de stad vormen deze punten een bottleneck. Daarmee staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Samen met het rijk en de provincie wordt aan de het Langmanmaatregelpakket gewerkt. Voorbeelden zijn extra rijstroken ter hoogte van het Julianaplein, een betere afstelling van de verkeerslichten, tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen de A28 en het Emmaviaduct, de realisatie van bypasses langs weerszijden van de Zuidelijke Ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat, de aanleg van het Euvelgunnetracé en het 'verlengen' van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.

Eind 2006 is de aansluiting van het Hoendiep op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt. Gestart zijn de werkzaamheden om het knooppunt tussen de westelijke en noordelijke ringweg (inclusief aansluiting Reitdiep) volledig ongelijkvloers te maken evenals de aansluiting van de Bedumerweg op de noordelijke ringweg.

5.2 Huidige situatie overige wegen in de stad

Vooraf ten zuiden en oosten van de binnenstad (Hereweg, Paterswoldseweg, Europaweg, Petrus Campersingel, omgeving UMCG) zijn de knelpunten in de autobereikbaarheid dagelijks waarneembaar. Ook in de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een forse verkeersstroom waardoor de doorstroming onder druk staat.

Gezien de al bestaande verkeersdruk in het zuidoosten van de stad en de verwachte toename hiervan door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en Meerstad wordt nieuwe infrastructuur toegevoegd. Binnenkort wordt gestart met de aanleg van de Berlagebrug en daarna wordt de realisatie van de Sontbrug opgepakt. De Berlagebrug en Sontweg vormen belangrijke schakels naar de zuidelijke en oostelijke ringweg en maken de gewenste socio-economische intensivering in dit gebied mogelijk. Tevens worden de Europaweg en het Damsterdiep ontlast en beschikt Meerstad over een directe aansluiting richting het Hoofdstation en de binnenstad.

In de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Paterswoldseweg wordt momenteel druk gewerkt aan een aanpassing van de infrastructuur. Ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn komt een nieuwe aansluiting op de A7 met parallelle verbindingen naar het Vrijheidsplein (waardoor dit plein gereconstrueerd wordt). Ook de Laan Corpus den Hoorn zelf wordt aangepakt.

Binnen de Verbindingskanaalzone is de doorstroming bevorderd door de verkeerslichtenregelingen (Herebrug, Hoofdstation, Emmabrug) onderling te koppelen. Verder is het Hoendiep anders ingericht (fysieke scheiding rijrichtingen) waardoor de doorstroming op deze route is bevorderd.

5.3 De doorstroming komt verder onder druk te staan

De prognoses van de socio-economische ontwikkelingen en onze ambitie om woningen en bedrijven in de stad en regio bij te bouwen maken dat het einde van de groei van de automobiliteit nog niet in zicht is. De Netwerkanalyse laat zien dat de doorstromingsproblemen in en rond de stad zich sterker gaan manifesteren en er nieuwe knelpunten bijkomen.

Een eerste gedachte om de T-structuur te ontlasten is om de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen juist niet te concentreren rond T-structuur maar verspreid over de regio. Berekeningen in de Netwerkanalyse laten zien dat een dergelijke ruimtelijke spreiding geen soelaas biedt. Het regionale wegennet is namelijk zodanig opgebouwd dat er nog altijd veel verplaatsingen gebruikmaken van de T-structuur.

5.4 Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities van de regio met de stad als spin in het web waar te maken, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang. We willen er alles aan doen om deze bereikbaarheid optimaal te houden. Daarentegen heeft de sterke groei van het autogebruik een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds maar voldoen aan de vraag naar automobilititeit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder, barrièrewerking e.d. Daarnaast moeten in de stad veel functies tot hun recht komen binnen een beperkte ruimte. Dit maakt dat er een grens is aan de ruimte in de stad om meer verkeer toe te laten. Om deze problematiek het hoofd te bieden, is maatwerk nodig. Daarom is onze inzet voor de wegen in de (bestaande) stad anders dan dat wij op de ringwegen voor ogen hebben.

5.5 Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het van cruciaal belang dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Om deze bereikbaarheid te waarborgen moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer vlot door op de ringweg, dan blijft het verkeer zolang mogelijk rijden op de ringweg. Daarmee zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegennet beperkt wordt. De capaciteitsuitbreiding moet natuurlijk voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit en daar waar nodig worden mitigerende maatregelen getroffen

De Langmanmaatregelen op de Zuidelijke Ringweg bieden weliswaar verlichting van de knelpunten, maar bieden geen oplossing voor de lange termijn. De noodzakelijke bereikbaarheidskwaliteit op lange termijn wordt niet gehaald zonder de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg verder te vergroten. Daarom wordt samen met de regio ingezet op een traject om tot een toekomstvaste oplossing voor de Zuidelijke Ringweg te komen. De Zuidelijke Ringweg moet daarvoor in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden opgenomen. Hiervoor is een planstudie noodzakelijk. Bij de planstudie zetten wij in op inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid.

De omgeving van de A7 manifesteert zich steeds meer als een ontwikkelingszone (Kempkensberg, Europapark, Laan Corpus Den Hoorn). Bij een verdere intensivering is de verwerkingscapaciteit van de onderliggende wegen bereikt. Verdere intensivering van ruimtelijke functies rond de weg is alleen mogelijk als de verkeersstructuur in dit gebied meegroeit. De oplossingen voor de A7 en de aanpassingen aan de verkeersstructuur worden dan ook samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de A7 zone beschouwd.

Binnenkort start de provincie in samenspraak met ons een studie waarin het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg centraal staat. Voor de periode 2010-2014 ligt er een principe afspraak om samen met de provincie te blijven sparen voor het geheel ongelijkvloers maken van de (oostelijke) ring.

Op lange termijn wordt in de westelijke ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/ Pleiadenlaan ongelijkvloers gemaakt. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan.

5.6 Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

Bij een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer in de stad niet altijd ongehinderd doorstromen. Nadrukkelijk wordt de capaciteit van lokale wegen niet steeds substantieel vergroot. Dat kan ook niet want de fysieke en milieukundige ruimte daarvoor ontbreekt. Vooral de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zijn hierbij maatgevend. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten dan voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Maar op veel plekken in de stad kan of willen we ook geen uitbreiding vanuit de ruimtelijke kwaliteit die we voor staan.

Groningen: Stad in beweging

Autoverkeer dat toch de stad inrijdt op de drukke routes en momenten van de dag doet er gewoonweg langer over. Het alternatief dat we bieden is een ringweg waarop het verkeer vlot doorstroomt met strategisch gelegen P+R-voorzieningen die zijn ontsloten door comfortabel, frequent en snel openbaar vervoer. In onze visie liggen de P+R-voorzieningen direct tegen de ringweg aan zodat het automobilisten zonder zoeken en kort na het verlaten van de ringweg kunnen parkeren. Ook hoogwaardig openbaar vervoer vanuit de regio (Kolibri) maakt het mogelijk om snel in de stad te komen.

Om de tijdsspanne van overbelasting van de drukke stedelijke wegen te beperken, willen we wel het maximale halen uit de bestaande wegen. Daarom worden alle mogelijkheden benut om de doorstroming te bevorderen door het optimaliseren, het beter afstellen en het onderling koppelen van verkeerslichtenregelingen. In dit kader komt ook meer en meer de nadruk te liggen op het sturen van verkeersstromen, een verdere uitbouw van parkeerbewijzeringssystemen, slimme infrastructurele aanpassingen en het spreiden van het verkeer over de dag (en van de week).

De Diepenring willen we herinrichten zodat het aantrekkelijk wordt om te vertoeven langs het water. Bij de planvorming hieromtrent betrekken we ook de twee parallel lopende wegen, de Oostersingel en de Petrus Campersingel. Een mogelijke gedachtegang is om het niet centrum gerelateerd autoverkeer te concentreren op de Petrus Campersingel, het openbaar vervoer op de Oostersingel en het fietsverkeer en het centrumgerelateerd verkeer op de Diepenring.

Daar waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, zijn er ook mogelijkheden om de infrastructuur uit te breiden en te verdichten. Dit is ook nodig omdat de bereikbaarheid vaak een essentiële voorwaarde is om een locatie tot ontwikkeling te brengen. Op twee locaties in de stad gaat dit plaatsvinden. Het Oosterhamriktracé en de Berlagebrug en de Sontbrug in Zuidoost.

Met de komst van het Euvelgunnetracé krijgt de Europaweg een lagere functie dan autosnelweg. Om het bedrijventerrein Eemspoort en Eemspoort Zuid te ontsluiten ligt er de wens voor een nieuwe aansluiting op de Europaweg. De andere functie van de Europaweg maakt dat deze aansluiting gelijkvloers kan worden uitgevoerd.

Projecten Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Westelijke ringweg / Noordelijke Ringweg / Reitdiep	■ ■ ■ ■	■ ■			
Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Afritten A7 Hoogkerk / kluirotondes	□ □ ■ ■	■			
Groene Golf Oostelijke ringweg	□ ■ ■				
Euvelgunnetracé en aansluiting Driebondsweg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Aanpassingen Julianaplein	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Aansluiting A7 / Laan Corpus den Hoorn / Vrijheidsplein	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Opwaarderen Oostelijke Ringweg (aandeel gemeente)			□ □	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Berlagebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■		
Sontbrug				□ □ □ □	□ □ □ □
Afmaken Noordzuid route		□ □ ■ ■ ■	■ ■		
Aansluiting Westpoort op A7	■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Ontsluiting Martiniziekenhuis	■ ■ ■ ■ ■				
Noordelijke Verkeersontsluiting Westpoort				□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■
Afronden opwaarderen Westelijke Ringweg					□ □ □ □
Verkeersstructuur Europapark	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Verkeersstructuur Zernike	■ ■ ■ ■ ■				
Verkeersstructuur Damsterdiep (i.r.t. parkeergarage)	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■		
Autoluw Steentilstraat			□ □ □ □	■ ■	
Herinrichting Diepenring			□ □ □ □	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Doorstroming Van Ketwich Verschuur/Laan Corpus den Hoorn	□ □ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■			
Studies / verkenningen Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Studie opwaarderen Oostelijke Ringweg	■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Studie toekomstige verkeerssituatie Zuidoost	■ ■				
MIT Tracéstudie Zuidelijke Ringweg	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Onderzoeken vervroegd inzetten OHT als aanrijroute		■ ■ ■ ■ ■			

6. Parkeren

Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag, wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad. Maar voor de belasting van de stedelijke wegen en de leefbaarheid willen we nog meer dat automobilisten aan de rand van de stad op een P+R-terrein gaan parkeren. Daarom gaan we op strategische plaatsen nieuwe P+R-terreinen aanleggen en ondergaan de bestaande terreinen een kwaliteitsimpuls. Voor de woonwijken met een hoge parkeerdruk van extern verkeer blijven we inzetten op restrictief parkeerbeleid. In wijken waar de bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk, willen we kijken of we het autobezit kunnen ontmoedigen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat voldoende parkeerplaatsen worden gemaakt.

6.1 Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

De autobereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door het vlot bij de bestemming kunnen komen en anderzijds door de mate waarin de auto vlot geparkeerd kan worden. De realiteit is dat op enkele aanrijroutes naar de binnenstad op de piekmomenten de autodoorstroming stagneert. Maar met een helder en toereikend parkeersysteem wordt bijgedragen aan de autobereikbaarheid van Groningen. De afgelopen periode is daarom hard gewerkt aan de bouw en planning van nieuwe parkeergarages, terwijl de P+R-voorzieningen ook grote groepen automobilisten bedient.

6.2 Binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren

Veel geparkeerde auto's op straat gaan niet samen met een veelheid aan functies en een aangenaam winkelklimaat. Daarom is het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad de laatste jaren teruggebracht en zijn deze plekken gecompenseerd in parkeergarages. Met een tijds- en tariefafhankelijk systeem wordt het parkeergedrag van de binnenstadsbezoekers gestuurd. In het hart van het centrum is weliswaar een aantal parkeerplaatsen beschikbaar, maar dit aantal is beperkt en de tijd die men er mag staan ook (maximaal 1 uur). Aan de rand van en in de binnenstad zijn parkeergarages gelegen waar de bezoeker langer kan parkeren. Tot slot beschikken we aan de rand van de stad over een aantal P+R-terreinen, waar gratis en langdurig geparkeerd mag worden. Vanaf deze terreinen kan men tegen een laag tarief met het openbaar vervoer naar het centrum (en omgekeerd). Deze formule is succesvol, want in 2006 hebben circa 1,3 miljoen reizigers van deze voorziening gebruik gemaakt en jaarlijks zien we nog steeds een groei van 5-10%. Overigens maken niet alleen bezoekers gebruik van de P+R-terreinen. Het UMCG en het Martiniziekenhuis laten werknemers hun voertuigen op P+R-terreinen parkeren en bieden aanvullend bedrijfsvervoer.

Omdat ons parkeerbeleid goed werkt, zetten we deze koers voort. We anticiperen op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers door het aantal parkeerplaatsen in parkeergarages en op P+R-terreinen uit te breiden. Bij de garages gaat het om de beoogde Damsterdiepgarage (540 parkeerplaatsen), de in aanbouw zijnde CiBoGa-garage (1.250 parkeerplaatsen) en de nieuwe garage onder het Groninger Forum (460 parkeerplaatsen). Laatstgenoemde garage dient ter vervanging van de Nabergarage (230 parkeerplaatsen) welke gesloopt wordt alvorens het Groninger Forum kan worden gebouwd. Met deze uitbreiding kan de vraag naar parkeerplaatsen voor de komende jaren worden gefaciliteerd. Verdere uitbreiding met nieuwe garages kan alleen wanneer de toeleidende infrastructuur voldoende restcapaciteit heeft en er geen financiële consequenties zijn voor de overige gemeentelijke garages.

Ketenmobiliteit is een belangrijk wapen in de strijd om de stad voor automobilisten bereikbaar te houden. Wij maken ons hard om de komende jaren in hoog tempo nieuwe P+R-terreinen te realiseren. Uitgangspunt is wel dat alle nieuwe terreinen direct grenzen aan de ringwegen. Op korte termijn gaat het om P+R Hoogkerk en P+R Euroborg (aan de Bornholmstraat ter vervanging van P+R Sontweg). Op lange termijn staan P+R-terreinen nabij Zernike en op Driebond op het programma. In principe zijn de laatste twee gekoppeld aan de komst van de tram, maar het terrein bij Zernike kan tot die tijd alvast worden bediend met de bestaande buslijnen die van en naar Zernike rijden. Daarom staan wij een versnelde realisering van dit terrein voor.

De bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls door het realiseren van goede bestratingen, goede halte-informatie, meer voorzieningen, etc. We willen de P+R vanaf de ringweg met dynamische borden aanduiden waarop actuele informatie wordt gegeven over de reistijd vanaf de P+R naar het centrum. Wij willen met (grote) bedrijven in de (binnen)stad afspraken maken over het gebruik van P+R. Als een deel van de werknemers voor deze voorziening kiest (in combinatie met aanvullend bedrijfsvervoer) dan komt dit de druk op de wegen in de stad ten goede.

De Diepenring wordt heringericht. Daarbij gaat de aandacht uit naar de functie die de Diepenring vervult in de ontsluiting van de parkeergarages. Om de Diepenring fietsvriendelijker te maken, wordt de parkeercapaciteit van de Diepenring teruggebracht. Dit heeft financiële consequenties (minder parkeeropbrengsten).

6.3 Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

De binnenstad en de direct daaraan grenzende wijken zijn ontworpen en gebouwd toen de auto nog geen of een ondergeschikte rol vervulde in onze samenleving. Vandaag de dag is de vraag naar parkeerplaatsen in deze

Groningen: Stad in beweging

gebieden groter dan het aanbod. Daarom zijn in deze wijken parkeerregimes ingesteld. Hiermee sturen wij op de verdeling van de schaarse parkeerruimte. Voor de binnenstad willen we ruimte bieden aan bezoekers (winkelend publiek). In de schilwijken is de inzet om de bewoners en ondernemers ruimte te bieden en het parkeren van forenzen en binnenstadsbezoekers te ontmoedigen.

Eind 2005 was de parkeerdruk in de binnenstad te groot. Er waren onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar door de grote vraag naar parkeerplaatsen vanuit de bewoners. Daarom geldt sinds het voorjaar van 2006 een quotum van 900 uit te geven bewonersvergunningen voor de binnenstad. Het aantal bewonersvergunningen is gedaald waardoor het quotum van 900 wordt benaderd. Om de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen, wordt hen de mogelijkheid geboden om een plaats te huren in een buurtstalling of een abonnement te nemen voor een parkeergarage. Zolang er voldoende ruimte in de buurtstallingen beschikbaar is en de klachten beperkt blijven, wordt het quotum verder verlaagd. Op termijn wordt de bestaande centrumgarage (aan de Haddingestraat met 400 parkeerplaatsen) omgevormd tot buurtstalling, waardoor een verdere verlaging van het quotum mogelijk is. Dit gebeurt wanneer de parkeergarage onder het Groninger Forum in gebruik wordt genomen.

De parkeermaatregelen in de binnenstad en de aanwezigheid van bedrijven in de omliggende wijken (schilwijken genoemd) maken dat veel bezoekers hun auto's parkeren in de schilwijken. Begin jaren '90 is een parkeerregime in de eerste schilwijk ingevoerd. Dit parkeerregime heeft zich vervolgens uitgebreid over een groter deel van de stad. In de wijken waar een parkeerregime geldt, is de overlast veroorzaakt door het parkeren van forenzen en binnenstadbezoekers opgelost. Dit regime zal zich in de toekomst verder uitbreiden, want het autogebruik en -bezit (en daarmee de parkeeroverlast) stijgen nog steeds. Samen met de bewoners en ondernemers in deze wijken, zullen wij hiervoor het juiste moment kiezen.

Naar aanleiding van diverse klachten is onlangs besloten dat vrachtverkeer in de avonduren en in de weekenden niet meer mag parkeren in woonwijken. Er zijn alternatieve locaties aangewezen.

6.4 Het beleid bij nieuwe ontwikkelingen

Recent heeft de raad de nota 'parkeernormen' vastgesteld. Deze nota maakt het mogelijk om bouwplannen beter, consequenter en voor iedereen inzichtelijker te beoordelen ten aanzien van de 'eigen parkeerbehoefte'. Uitgangspunt van de nota is dat het parkeren in principe op eigen terrein plaatsvindt. Dat geldt zowel voor woningbouwprojecten als nieuwe bedrijvigheid. Onze inzet is een strikte naleving van deze nota zodat bij nieuwe ontwikkelingen een duurzame oplossing voor het parkeren wordt geboden en de problematiek niet wordt afgewenteld op omliggende gebieden. In uitzonderlijke gevallen kan deels parkeren in het omliggende gebied worden toegestaan.

Het groeiende autobezit maakt dat de vraag naar parkeren door bewoners zelf het aanbod in enkele wijken overtreft. In deze gevallen willen wij bekijken of er in het kader van nieuwbouwplannen iets aan het parkeervraagstuk gedaan kan worden. Samen met de Groninger woningbouwcorporaties streven we naar een aantrekkelijker woonomgeving, waarbij investeringen om 'het blik op straat' te beperken niet uit de weg worden gegaan. In het nieuw 'Lokaal Akkoord' (2007) hebben de corporaties en de gemeente afgesproken dat per project wordt onderzocht wat de beste parkeeroplossing is, gelet op de omstandigheden in de wijk. Daarbij is het denkbaar dat in specifieke situaties de gemeente de exploitatie van eventueel gebouwde parkeervoorzieningen op zich neemt.

Komende periode nemen wij tevens in onderzoek welke mogelijkheden er zijn om het tweede en derde autobezit middels het parkeerregime te ontmoedigen. Dat kan gaan om een progressief tariefsysteem voor elke extra auto, mogelijk gekoppeld aan de milieubelastende werking van het voertuig.

6.5 Parkeerservice

We willen alle processen rondom het onderwerp parkeren zo klantgericht mogelijk laten verlopen. Dit betekent een snelle, foutloze en klantvriendelijke afhandeling van administratieve processen in het parkeerbedrijf.

6.6 Nieuwe technieken

Door het op afstand volgen van het gebruik van parkeerautomaten, het belparkeren en monitoringssystemen in garages weten we steeds beter hoe groot de parkeervraag op elk moment is. Hiermee wordt beleidsinformatie gegenereerd en kunnen gebruikers actueel geïnformeerd worden over de parkeersituatie. Ook kunnen de tarieven beter afgestemd worden op de vraag.

Groningen: Stad in beweging

Daarnaast gaan we ons verdiepen in andere monitoringstechnieken waarmee maatwerk geleverd kan worden. Als geregeld beschikt kan worden over de actuele verkeerssituatie, kunnen bezoekers meer gestuurd worden. Afhankelijk van de actuele parkeerdruk in de parkeergarages, willen wij de bezoekers vlak voor een P+R-terrein hierover kunnen informeren en zodoende een adequaat alternatief bieden. De huidige meldingen of een parkeergarage nog vrije plekken heeft of dat de garage reeds vol is, krijgt de bezoeker pas vlak voor de betreffende garage te zien. Hier ligt een kans om WiFi Groningen (een draadloos datanetwerkproduct) te koppelen aan een reisinformatiesysteem.

Projecten Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Parkeergarage Damsterdiep	□□■	■	■		
Parkeergarage CiBoGa	□□■	■			
Parkeergarage Forum	□□□□	□□□□	■	■	■
Ombouwen Centrumgarage tot buurtstalling					□□■
Uitbreiding parkeerregime schilwijken	□■□■	□■□■	□■□■	□■□■	□■□■
P+R Euroborg	□□■				
P+R Haren	■				
P+R Hoogkerk	□□■	■			
P+R Zernike	□□□□	□□■	■		
P+R Driebond					□□□□
Nieuwe Parkeerverordening	□□□□				
Upgraden hardware PRIS	■				
Ontwikkelen/implementeren nieuw vergunningenbeheersysteem	□■				
Renovatie Parkeergarage Oosterpoort	■				
Reorganisatie parkeercontrole	■	■			
Studies / verkenningen Auto Parkeren	2007	2008	2009	2010	2011 <
Ontmoediging tweede, derde autobezit in vergunningengebied	■	■			

7. Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer zetten wij in op het behouden en versterken van de kwaliteit van de hoofdverbindingen. Verder gelden in de binnenstad venstertijden om de overlast van vrachtauto's tijdens het winkelen te beperken. Stadsdistributie-auto's mogen wel de binnenstad in. Het systeem is echter toe aan herijking, omdat de bezorging van versproducten niet goed past binnen het regime en de handhaving tekort schiet.

7.1 (Inter-) nationale en regionale distributie

Met de ligging aan het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal bevindt Groningen zich aan een nationale hoofdvaarroute van de hoogste klasse. Sinds september 2005 is MCS Containerterminal Westerbroek operationeel en ligt aan het Winschoterdiep, net buiten de stad Groningen.

Met de directe ligging aan de A7 en A28 is Groningen een prima uitvalsbasis naar de Randstad en Noord-Duitsland. Vooral voor de bedrijven in Eemskanaal, Driebond, Eemspoor en Winsterschoterdiep is een vlotte distributie een absolute randvoorwaarde. Ook het toekomstige bedrijventerrein Westpoort is sterk georiënteerd op distributie en transport.

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Niet alleen voor personeel en bezoekers, maar ook voor de af- en aanvoer van goederen. Een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven is dat de locatie goed bereikbaar is. Met het uitbreiden van de ringwegcapaciteit wordt hieraan tegemoet gekomen. Ook sturen we erop door nieuwe bedrijven te concentreren op goed bereikbare locaties. Denk aan het Europapark, de Eemskanaalzone, het Zerniketerrein, het UMCG/Bodenterrein en de omgeving rondom het Martiniziekenhuis. Daarmee heeft het goederenvervoer baat bij de maatregelen die in hoofdstuk 5 (auto) zijn genoemd.

7.2 Venstertijdengebied

Groningen heeft een oude binnenstad met smalle straten die niet berekend zijn op dagelijks bezoek van brede vrachtwagens en bestelauto's. Bovendien is het beleid om de binnenstad autoluw te maken. Toch moeten winkels in het centrum hun voorraad aangeleverd krijgen. Dat wringt soms. Met venstertijden voor de binnenstad wordt de vrijheid van het aanlevertijdstip beperkt. De logistieke planning van de vervoerder moet zodanig zijn dat voor 11.00 uur alle vrachtwagens de binnenstad hebben verlaten. We zoeken dan ook naar slimme oplossingen om ondernemers te faciliteren bij hun bevoorrading, zonder dat dit afbreuk doet aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad.

7.3 Erkenningsregeling Stedelijke Distributie

Groningen kent sinds 1995 een erkenningsregeling voor vervoerders, waardoor het mogelijk is om buiten de venstertijden de binnenstad te bevoorraden. Voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen is dat distributeurs minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag afleveren in kleine (bij voorkeur milieuvriendelijke) voertuigen. Deze regeling is toe aan een herijking, omdat de milieunorm voor de voertuigen is verouderd en er nauwelijks rekening wordt gehouden met de horeca. De versbevoorrading aan horecaondernemers is gebonden aan landelijke wet- en regelgeving. De kwaliteitsbewaking HACCP (voluit: Hazard Analysis Critical Control Points) vereist dat de verwerker van de producten de verse waren persoonlijk in ontvangst neemt en controleert op kwaliteit. Zij zijn doorgaans niet aanwezig tijdens de huidige venstertijden, omdat de horeca andere openingstijden kent.

De praktijk is dat buiten de venstertijden veel vrachtauto's toch laden en lossen. Gezamenlijk met de herijking van de erkenningsregeling en het creëren van een versdistributievenster zetten we in op een sluitende handhavingmethode. Dat gaan we doen met een systeem van selectieve toegang.

7.4 Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden

Om een goed contact te houden met de ondernemers, verladers en vervoerders fungeert sinds 1995 een 'Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden'. Deze commissie adviseert ons en wordt betrokken bij de daadwerkelijke invulling van de voorgenomen plannen.

Groningen: Stad in beweging

Projecten Goederenvervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Invoeren selectief toegangssysteem binnenstad	□□□	□□■	■		
Herijking erkenningsregeling stadsdistributie	□□	■	□□■		
Versvenster	□□	■			
Studies / verkenningen Goederenvervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Convenant stedelijke distributie	■				

8. Verkeersveiligheid

In de duurzaamste stad van Nederland voelen de bewoners zich veilig, zo ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat voor ons hoog op de agenda. Wij zetten in op een mix van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving. Bij alle verkeersveiligheidsprojecten komen deze onderdelen integraal tot hun recht.

8.1 Verkeersveiligheid hoge prioriteit

In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid fors toegenomen. Er vallen minder slachtoffers in het verkeer, terwijl het aantal autokilometers alsmede het fietsgebruik explosief is gegroeid. Gezien het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid is voortdurende en structurele aandacht nodig en elke verbetering welkom.

Verkeersveiligheid heeft ook alles te maken met het niet belemmerd worden in bewegingsvrijheid. Dit geldt vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen), voetgangers en fietsers. Het onderwerp staat dicht bij de Stadgers, de wijken en de scholen. Daarom vraagt het om een zorgvuldige communicatie en samenspraak met de direct belanghebbenden.

Verder is het van belang verkeersveiligheid direct te betrekken in het proces van nieuwbouwplannen (denk aan Meerstad), vooral wanneer het gaat om scholen. Dit kan veelal lastige en kostbare ingrepen achteraf voorkomen om te kunnen spreken over een duurzame inrichting.

Om verkeersveiligheid succesvol te bevorderen is een optimale afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving nodig. Deze integrale benadering vraagt om een nauwere samenwerking met de politie maar ook met bijvoorbeeld scholen (ouders en leerkrachten).

8.2 Infrastructuur

Verkeersongevallen worden geregistreerd, zodat inzichtelijk wordt op welke locaties zich veel ongevallen voordoen (de zogenoemde blackspots). Locaties waar opvallend veel ongevallen gebeuren, worden kritisch bekeken. De infrastructuur wordt hier aangepast als de verkeersveiligheid daarbij gebaat is. De afgelopen beleidsperiode zijn diverse blackspots aangepakt. Verschillende kruispunten zijn in dit kader gereconstrueerd tot een rotonde (zoals de rotonde Korreweg/Sumatralaan/J.C. Kapteijnlaan).

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom. Op enkele locaties in de stad na (waar nog aanpassingen noodzakelijk zijn en die de komende tijd worden aangepakt) is dit traject afgerond. Daarnaast wordt bekeken of de huidige inrichting voldoet en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd worden in ieder geval ingericht als 30 km/h gebieden.

In sommige situaties is het maximaal scheiden van voetgangers, fietsers en auto's niet de beste methode om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook daar waar sprake is van grote verkeersdruk kan menging resultaten opleveren waarbij zowel de verkeersafwikkeling van alle verkeersdeelnemers als de verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien biedt dit ook kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Voor het toepassen van dit shared space principe staan wij open. Tenslotte willen we in een woonwijk een experiment starten met een speelstraat. In een speelstraat is de auto te gast en staat het spelende kind centraal. Hierbij wordt aansluiting gezocht met de reconstructie van woonstraten in het kader van wijkvernieuwing of beheer en onderhoud.

8.3 Verkeerseducatie

In de afgelopen periode is jaarlijks € 90.000 aan een min of meer vast pakket aan educatieprojecten besteed. Vorig jaar is deze aanpak geëvalueerd. Gebleken is dat het aanbod van educatieprojecten een vernieuwende impuls kon gebruiken, omdat inzichten over gedragsbeïnvloeding in het verkeer veranderen. Besloten is weer meer regie op dit aspect van het beleid te zetten en daarnaast op zoek te gaan naar aansprekende educatieprojecten om te komen tot een leuk en uitdagend programma. Zo is voor basisschoolkinderen het ANWB Streetwise-project toegevoegd en voor jongeren in het voortgezet onderwijs clinics over veilig uitgaan. Overigens wordt in

het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen. Er is daarom onder meer aandacht voor jonge automobilisten met Trials, een rijvaardigheidstraining voor jongeren tussen de 18 en 24 jaar.

Daarnaast willen we de communicatie over infrastructurele maatregelen niet meer beperken tot inspraak op het ontwerp en werk in uitvoering. Ook het inbedden van een nieuwe verkeerssituatie in het verkeersgedrag verdient verbetering. Bijvoorbeeld een infrastructurele ingreep nabij een school vraagt om communicatie met de school en de kinderen over hoe zij kunnen omgaan met de veranderde verkeerssituatie.

8.4 Handhaving

Samen met de politie wordt gezocht naar mogelijkheden om handhaving in het verkeer zo effectief mogelijk te laten zijn. Zo is onlangs gestart met een project om subjectieve verkeersonveiligheid tegen te gaan in 30 en 60 km/h gebieden én in schoolomgevingen. De eerste stap is dat bewoners zich melden met een 'probleemweg', waardoor gevoelens van subjectieve onveiligheid aanwezig zijn (bijvoorbeeld door te hard rijden). De tweede stap is dat de gemeente een nulmeting houdt (objectivering van de klachten). Tegelijkertijd wordt een enquête onder de bewoners verspreid. Vervolgens gaat de politie (die voor het project meer middelen beschikbaar heeft gesteld) over op handhaving van de snelheid. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om ook op het gebied van handhaving tegemoet te komen aan klachten van bewoners en ouders over verkeersonveiligheid in de straat en in de schoolomgeving. Tot voor kort kon dat alleen met infrastructurele maatregelen en educatie/communicatie.

8.5 Speerpunt: schoolomgevingen

Kinderen worden steeds vaker met de auto naar school gebracht, waardoor hun zelfstandige mobiliteit afneemt. Dit terwijl schoolomgevingen veelal niet zijn ontworpen op veel autoverkeer. Het gevolg is een verkeerschaos rondom de openings- en sluitingstijden van de school.

Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken jaarlijks afneemt, uitgezonderd de kinderen in de leeftijdscategorie 12-14 jaar.

Beide trends hangen nauw met elkaar samen. Een gevolg van het afnemen van zelfstandige mobiliteit van kinderen is dat ze minder verkeerservaring opdoen, wat zich wreekt op het moment dat ze zelfstandig met de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

De afgelopen jaren heeft de herinrichting van alle 30 km/h-gebieden veel inzet gevergd. Nu heeft de verkeersveiligheid rond basisscholen en veilige school-thuisroutes dé prioriteit in ons beleid. De komende periode wordt ruim € 9 ton besteed aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen van alle 54 basisscholen. Dat gebeurt in nauwe samenspraak met de scholen, kinderen, ouders en politie. In de projecten wordt een koppeling gemaakt met het verkeersonderwijs, het gedrag van ouders en indien nodig ook met handhaving. Een voorbeeld van een dergelijk project is de herinrichting van de schoolomgeving van de Nassauschool en de herinrichting van de Nieuwe Sint Jansstraat tot fietsstraat ter hoogte van het H.N. Werkmancollege.

Daarnaast start een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Dit zijn kindvriendelijke routes door de wijk die kinderen uitnodigen zelfstandig naar school te gaan. Zo doen ze ervaring op in het verkeer. Voor het inrichten van twee routes is € 200.000 beschikbaar.

Groningen: Stad in beweging

Projecten Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
30 km/h Engelbert, Middelbert en Dorkwerd	□□□□	■ ■ ■ ■			
Afronden 30 km/h gebieden stad	□□□□	■ ■ ■ ■			
Schoolomgevingen	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■
Schoolthuisroute	□ □	■ ■			
Week van de vooruitgang (4 jaar)	□ ■	□ ■	□ ■	□ ■	□ ■
Verkeerseducatie (4 jaar)	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■
Kleine verkeersprojecten	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■	□ ■ ■ ■
Studies / verkenningen Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
nvt					