

Raadsvoorstel

Onderwerp **kredietaanvraag Kwaliteitsmaatregelen P+R**

Registratienr. 5713106 Steller/telnr. C.J. Muller/ 3678320 Bijlagen 1

Classificatie • Openbaar ○ Geheim

Portefeuillehouder de Rook Raadscommissie V&F

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. voor de realisatie van de Kwaliteitsmaatregelen P+R een uitvoeringskrediet van € 1.644.000,-- beschikbaar te stellen, onder voorbehoud van de beschikbaarstelling van RSP subsidie door de provincie Groningen;
- II. voor de realisatie van collectieve fietsenstallingen een uitvoeringskrediet van € 54.846,-- beschikbaar te stellen;
- III. het totaal beschikbare krediet komt daarmee op € 1.824.846,--;
- IV. het krediet te dekken uit:

RSP subsidie	€ 1.770.000,--
bijdrage van Groningen Bereikbaar	€ 54.846,--
totale dekking	€ 1.824.846,-- ;
- V. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

De kwaliteit van voorzieningen en uitstraling van bestaande Park+Ride-locaties rond de stad wordt verbeterd. De P+R-reiziger en zijn wensen staan daarbij centraal. Voor elke bestaande locatie (Haren/A28, Hoogkerk, Euroborg/P3 en Kardinge) wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving te vergroten. In 2016/2017 worden deze maatregelen dan gerealiseerd. Zo versterken we de aantrekkelijkheid van het reizen via P+R en ondersteunen we de inspanningen om de stad en regio bereikbaar te houden, mede met het oog op de Aanpak Ring Zuid. De aanleg van nieuwe P+R-terreinen en uitbreiding/opwaardering van bestaande terreinen langs hoogwaardig openbaar vervoerlijnen is een essentieel onderdeel van het regionale bereikbaarheidsprogramma, vastgelegd in de Netwerkanalyse (najaar 2013).

In dit voorstel vragen wij uw raad om een uitvoeringskrediet van totaal € 1.824.846,-- om de maatregelen uit te voeren.

Aanleiding en doel

P+R is een alternatief voor het reizen met de auto tot in het hart van de (binnen)stad Groningen dat steeds belangrijker wordt. Het biedt de reiziger keuze en is een wezenlijk aspect voor een goede bereikbaarheid in de structurele situatie, maar zeker ook de situatie de komende jaren, vooral tijdens de Aanpak Ring Zuid (ARZ). Met de bestaande P+R-terreinen (Haren, Euroborg/P3, Hoogkerk en Kardinge) en de nieuw te realiseren locaties (Reitdiep, Meerstad) rond de stad Groningen is vanaf 2017 een compleet netwerk van P+R-locaties beschikbaar. Om het huidige succes van P+R te behouden en te vergroten is het noodzakelijk te investeren in de kwaliteit van de bestaande terreinen en de reizigersvoorzieningen.

Kader

In de geactualiseerde regionale bereikbaarheidsstrategie (Netwerkanalyse, najaar 2013) en de HOV-visie is P+R benoemd als een onmisbare schakel in het vervoernetwerk. In de HOV-assenstructuur vervullen de P+R-locaties een knooppuntfunctie. Zowel in regionaal als gemeentelijk verband is onderkend dat we moeten blijven inzetten op P+R. Daarmee proberen we de automobilist te verleiden om de auto aan de rand van de stad te parkeren en verder te reizen met de bus of fiets. Enkele hoofdpunten van de bereikbaarheidsstrategie uit de geactualiseerde regionale Netwerkanalyse (eind 2013 vastgesteld) zijn:

- Blijf OV en fiets stimuleren als alternatief voor auto's in en naar de stad;
- HOV-assen zijn dragers van het OV-systeem en OV-knooppunten zijn van groot belang;
- Creëer reizigersgroei en verbeter de exploitatie met sneller en efficiënter OV;
- Blijf investeren in P+R's, als onmisbare schakels in het vervoernetwerk.

Deze punten zijn een herbevestiging van de weg die de regionale partners met elkaar zijn ingeslagen. Onderdeel daarvan is dat reizigers vanuit iedere richting naar de stad gebruik kunnen maken van een P+R-terrein en zo een alternatief hebben voor reizen met de auto naar de stad.

Met de bestaande en nieuw te realiseren terreinen rond de stad Groningen is straks een compleet netwerk van P+R-locaties beschikbaar. Het succes van de P+R-terreinen, hangt af van de beschikbaarheid van parkeer capaciteit, de OV-bediening, ook de kwaliteit van die terreinen en de bijbehorende reizigersvoorzieningen. In voldoende kwaliteit van nieuwe locaties is direct bij het ontwerp en de realisatie voorzien, maar om ook de kwaliteit van bestaande P+R-terreinen te optimaliseren, zetten we in op een verbetering van de kwaliteit en aanwezigheid van reizigersvoorzieningen.

Argumenten en afwegingen

De in dit project te realiseren maatregelen komen voort uit een brede analyse en onderzoek van de huidige situatie op de P+R-terreinen Haren, Euroborg/P3, Hoogkerk en Kardinge. Enerzijds is gestreefd naar het completeren van de noodzakelijk aanwezige basisvoorzieningen en anderzijds kan de kwaliteit van al aanwezige voorzieningen soms sterk worden verbeterd.

Hét uitgangspunt van de selectie van maatregelen is de wens/eis van de reiziger. Hiernaar is veel onderzoek gedaan (KPVV/CROW, NS). De reiziger en niet het vervoermiddel auto, bus of fiets staat centraal. Dat vergt een andere blik op die reiziger en zijn wensen, als vertrekpunt voor de inrichting en kwaliteit van P+R-terreinen. De basisvoorwaarden waaraan een HOV-knooppunt, zoals een P+R-terrein moet voldoen, worden beschreven in de klantwensenpiramide (Mark van Hagen, NS Prorail, 2007). In de vormgeving van het project Kwaliteitsmaatregelen P+R-terreinen is deze piramide het uitgangspunt en verder geconcretiseerd met de ervaringen en wensen vanuit het eigen reguliere reizigersonderzoek op P+R-terreinen.



Veiligheid is zo een absolute randvoorwaarde waaraan altijd moeten worden voldaan. Snelheid en Gemak van reizen/overstap zijn noodzakelijk en gebreken kunnen het functioneren in gevaar brengen als ze niet op orde zijn. Bij Snelheid valt te denken aan een vlotte toegang tot het parkeerterrein en voldoende vrije plaatsen, samen met direct en hoogfrequent openbaar vervoer en aansluiting op het hoofd fietsroutenetwerk.

Gemak komt tot uitdrukking in een soepele overstap door duidelijke informatie, looproutes, fietsvoorzieningen, etc. Met maatregelen ter verbetering van het Comfort en Beleving kunnen dan nog extra reizigers worden getrokken. Een goede wachtruimte, beschutting tegen wind en regen, toiletten en een frisse en schone inrichting en de aanwezigheid van groen zijn daarvan voorbeelden.

Te nemen maatregelen

Op basis van de klantwensen is een volledig maatregelenpakket ontwikkeld, waarmee alle bestaande P+R-terreinen op het noodzakelijke geachte niveau kunnen worden gebracht.

Daarbij streven we verder naar een eenduidige uitstraling van de P+R terreinen. We willen een heldere opzet, met een complete richtinggevend bewegwijzering, met goede oriëntatiemogelijkheden en vindbaarheid van de bushaltes, een duidelijke en prettige looproute van parkeerterrein naar de bushaltes, een representatief plein voorzien van verlichting en reizigersvoorzieningen zoals wachthalte, toiletten, reisinformatie, oplaadpunten voor OV-chipkaart, DRIS, fietsenstallingen, etc. Eenduidigheid en concentratie van reizigersvoorzieningen is een belangrijk streven, waarbij alle bouwwerken zoveel mogelijk gebundeld zijn en tot één familie zijn gemaakt wat betreft vormgeving.

Binnen dit kader is de complete set van idealiter aanwezige reizigersvoorzieningen gedefinieerd. Voor elke locatie is een eigen, specifieke inventarisatie van noodzakelijke en mogelijke verbeteringen opgesteld. Dat heeft geleid tot het volgende pakket van maatregelen op de bestaande locaties:

P+R Euroborg: herinrichten gebied bij de haltes, verbeteren looproutes en openbare verlichting;
P+R Hoogkerk: verbeteren looproutes, openbare verlichting en optimaliseren wachtruimte;
P+R Haren: kleine aanpassingen en aanvullende maatregelen;
P+R Karding: verbeteren wachtruimte en openbare verlichting en sociaal veiliger maken van het parkeergebied.

Wij hebben dit pakket van maatregelen omgezet naar een concreet ontwerp. In de bijlage is dit ontwerp weergegeven. Wij willen dit ontwerp als leidraad voor de aanbesteding inzetten, maar willen de markt vooral stimuleren en uitdagen om een aanbieding te doen waarbij de gestelde doelen zoveel mogelijk worden gehaald. Dit past ook bij de wijze waarop de discussie met de subsidiegever is gegaan.

We bouwen op P+R-terreinen fietsenstallingen die we verhuren aan bedrijven ten behoeve van hun medewerkers. Deze fietsenstallingen worden voor 100% gefinancierd vanuit Groningen Bereikbaar.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De P+R-terreinen liggen aan de rand van de stad, vooral nabij bedrijventerreinen en soms met een woongebied op korte afstand. De aan te brengen veranderingen hebben echter niet of nauwelijks invloed op de omgeving. De eventuele gevolgen voor belanghebbenden in de nabijheid van een P+R-locatie worden nadat het ontwerp definitief is met hen gedeeld.

Omdat het project bijdraagt aan de totale bereikbaarheid van de stad, is afgestemd met het OV-bureau (als verantwoordelijke voor de OV-bediening) en gebeurt de communicatie over het project onder de vlag van Groningen Bereikbaar.

Financiële consequenties

De wijze van aanbesteding is gericht op het op tijd (subsidievoorwaarde) opleveren van een zo groot mogelijke kwaliteitsverbetering (opdrachtdoel) van de P+R terreinen voor een vastgesteld bedrag (verleend subsidiebedrag, voor 100% te benutten). Het subsidiebedrag vanuit de RSP is totaal € 1.770.000,- (excl btw). Wij hebben subsidieaanvraag naar de Provincie gestuurd. Het POVV heeft de aanvraag goedgekeurd onder de voorwaarde dat over het de maatregelen nog afstemming plaatsvindt tussen de beoordelingscommissie en de gemeente. Wij verwachten de beschikking binnenkort te ontvangen. Omdat de beschikking nog niet ontvangen is, stellen wij uw raad voor het krediet beschikbaar te stellen onder voorbehoud van de ontvangst van de RSP beschikking.

De kosten van de collectieve fietsenstallingen bedragen € 54.846,- (excl btw).

Op 27 mei 2015 heeft uw raad voor dit project een voorbereidingskrediet van € 126.000,- beschikbaar gesteld.

Dit betekent dat wij aan uw raad vragen een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.644.000,-- voor de Kwaliteitsmaatregelen P+R en een krediet van € 54.846,-- voor de collectieve fietsenstallingen. Totaal een krediet van € 1.698.846,--.
Het totale krediet komt hierdoor uit op € 1.824.846,--.

Een begrotingswijziging is noodzakelijk.

Begrotingswijziging Investerings 2016 Raadsvoorstel	
Betrokken directie(s)	SO-Ontwikkeling en Uitvoering
Titel Raads- / Collegevoorstel	Raadsvoorstel
Besluitvorming (orgaan + datum)	<raad, college + datum en nr agenda>
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016-2017
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging							Bedragen x 1.000 euro	
Beleidsveld	Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren	
07.4.1 Parkeervoorzieningen	07 Verkeer	07.4 Parkeren	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.699	1.699	0	
<Beleidsveld>	<Programma>	<Deelprogramma>	<Org onderd.>	I			0	
<Beleidsveld>	<Programma>	<Deelprogramma>	<Org onderd.>	I			0	
<Beleidsveld>	<Programma>	<Deelprogramma>	<Org onderd.>	I			0	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING					1.699	1.699	0	

Inhoudelijk toelichting op de begrotingswijziging

Op basis van onderzoek naar de klantwensen wordt de kwaliteit van de voorzieningen en de uitstraling van Park - Rode locaties rond de stad verbeterd door een eenduidige en heldere opzet van maatregelen gericht op onder andere veiligheid, bewegwijzering, goede looproute's naar bushalte's, fietsstallingen en wachtruimte enz.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties.

Vervolg

Het opstellen van de contractstukken en het houden van de aanbesteding zal ongeveer 6 maanden in beslag nemen. Daarna volgt de uitvoering. De uitvoering zal zodanig gebeuren dat de P+R's zo goed mogelijk gebruikt kunnen blijven worden door de reizigers.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



Factsheet aanvraag RSP subsidie T&B en/of Infra H & Q

A	aanvraag subsidie	
Projectnummer/-naam	9	Kwaliteitsmaatregelen P+R
Projecteigenaar/eindbegunstigde	Gemeente Groningen	
Projectpartners	<p>Provincie Groningen, Regio Groningen Assen, OV-bureau Groningen Drenthe, gemeente Haren</p> <p>Het project vloeit voort uit de regionale bereikbaarheidsstrategie beschreven in de Netwerkanalyse 2013 en de HOV-visie 2013 (opgesteld in samenwerking met genoemde partners) en uit de aanpak van Groningen Bereikbaar om Stad en Regio gedurende de uitvoeringsperiode van de Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone bereikbaar te houden. Het project wordt voorbereid en uitgevoerd door de gemeente Groningen, omdat de te verbeteren P+R-locaties integraal onderdeel uitmaken van het P+R-areaal van de gemeente Groningen.</p> <p>De projectpartners hebben de volgende rollen:</p> <p>Provincie Groningen: De provincie is nauw betrokken bij de regionale bereikbaarheidsstrategie, vastgelegd in de Netwerkanalyse. Dit project past in die strategie. Verder heeft de provincie Groningen de kassiersfunctie rondom het RSP en is daarmee het orgaan dat de gevraagde RSP-subsidie beschikbaar stelt.</p> <p>Regio Groningen Assen: P+R is één van de pijlers van het basispakket RGA, gebaseerd op de Netwerkanalyse 2013. Met dit project wordt het functioneren van bestaande P+R-locaties sterk verbeterd. Het project past daarom ook in de lijn van het onderzoek "Actualisatie P+R beleid" uit 2011, ook een onderlegger van de Netwerkanalyse 2013 en een opmaat naar verbetering van de kwaliteit van reizigersvoorzieningen op P+R.</p> <p>OV-bureau Groningen Drenthe: Het OV-bureau is direct belanghebbende bij goed functionerende P+R-locaties, van voldoende omvang en kwaliteit. Daarom is ook het OV-bureau actief partner in het project ten aanzien van de (reis)informatievoorziening voor de reiziger.</p>	



Gemeente Haren: Eén van de locaties waar maatregelen worden voorgesteld is in beheer en eigendom van de gemeente Haren, namelijk P+R Haren. Het maatregelenpakket en ontwerp is afgestemd met de gemeente Haren.

Omschrijving en doel project:

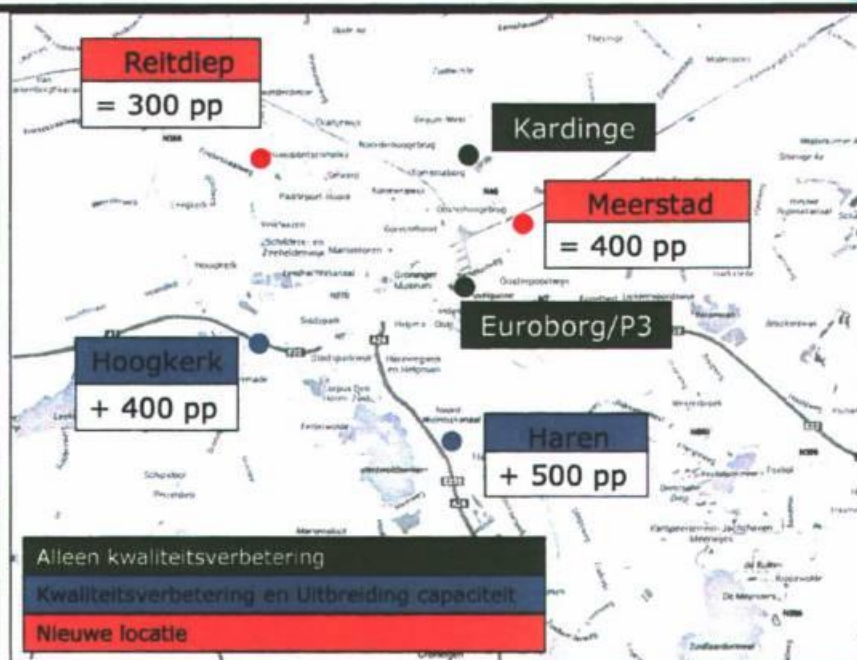
Zowel op stedelijk als regionaal niveau werken we samen met de partners aan een goede bereikbaarheid van onze stedelijke regio. Voor de ringweg zetten we in op uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobiliteit op te vangen in zicht. Op een enkele plek in de stad is uitbreiding van de capaciteit van de verkeersstructuur nog mogelijk, maar de rek is er wel uit.

In de geactualiseerde regionale bereikbaarheidsstrategie (Netwerkanalyse, najaar 2013) en de HOV-visie is P+R benoemd als een onmisbare schakel in het vervoernetwerk. In de HOV-assenstructuur vervullen de P+R-locaties een knooppuntfunctie. Zowel in regionaal als gemeentelijk verband is onderkend dat we moeten blijven inzetten op P+R. Daarmee proberen we de automobilist te verleiden om de auto aan de rand van de stad te parkeren en verder te reizen met de bus of fiets. Enkele hoofdpunten van de bereikbaarheidsstrategie uit de geactualiseerde regionale Netwerkanalyse (eind 2013 vastgesteld) zijn:

- Blijf OV en fiets stimuleren als alternatief voor auto's in en naar de stad;
- HOV-assen zijn dragers van het OV-systeem en OV-knooppunten zijn van groot belang;
- Creëer reizigersgroei en verbeter de exploitatie met sneller en efficiënter OV;
- Blijf investeren in P+R's, als onmisbare schakels in het vervoernetwerk.

Deze punten zijn een herbevestiging van de weg die de regionale partners met elkaar zijn ingeslagen. Onderdeel daarvan is dat reizigers vanuit iedere richting naar de stad gebruik kunnen maken van een P+R-terrein en zo een alternatief hebben voor reizen met de auto naar de stad.

Met de bestaande en nieuw te realiseren terreinen rond de stad Groningen is straks een compleet netwerk van P+R-locaties beschikbaar. Het succes van de P+R-terreinen, hangt af van de beschikbaarheid van parkeercapaciteit, de OV-bediening, ook de kwaliteit van die terreinen en de bijbehorende reizigersvoorzieningen. In voldoende kwaliteit van nieuwe locaties is direct bij het ontwerp en de realisatie voorzien, maar om ook de kwaliteit van bestaande P+R-terreinen te optimaliseren, zetten we in op een verbetering van de kwaliteit en aanwezigheid van reizigersvoorzieningen.

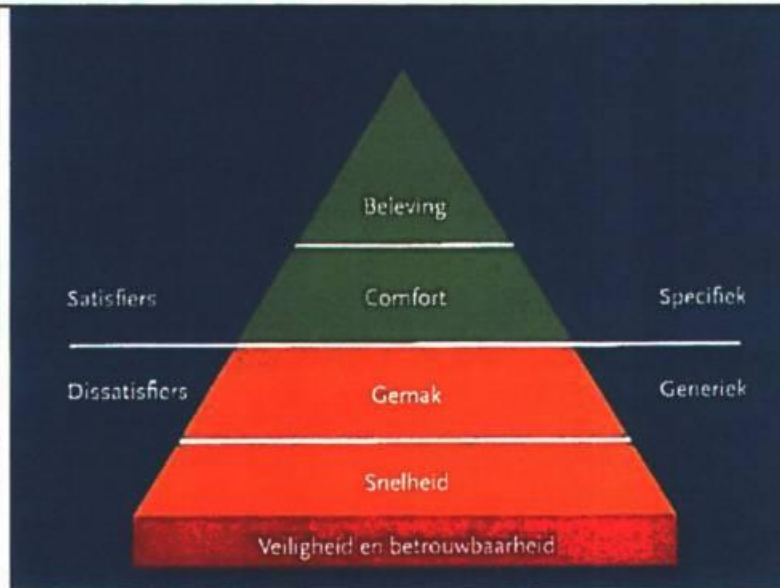


Figuur 1: Investerings P+R rond de stad Groningen

<p>Welk probleem speelt er:</p>	<p>De bereikbaarheid van de stad Groningen staat onder druk. We zetten daarom onder andere in op de aanleg, uitbreiding en verbetering van P+R-terreinen aan de rand van de stad nabij invalswegen. Met P+R willen we reisalternatieven bieden om te verminderen dat automobilisten doorrijden naar de stad en daarmee druk leggen op de ringwegen en de stedelijke wegen. Een aantrekkelijk, veilig en hoogwaardig P+R-terrein is dan randvoorwaarde voor gebruik. Om daaraan te voldoen is een verbetering van de bestaande terreinen nodig.</p> <p>Tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg, in de periode 2017-2022, verwachten we flinke overlast als gevolg van langdurige en ingrijpende wegwerkzaamheden. Binnen deze zelfde tijdsperiode gaat ook het Hoofdstation op de schop. Door Groningen Bereikbaar wordt daarom nu al grootscheeps ingezet op het voorbereiden van alternatieve reismogelijkheden, waaronder P+R. De beschikbaarheid van een compleet en kwalitatief hoogwaardig P+R-systeem rond de stad, is één van de essentiële maatregelen om de verwachte bereikbaarheidsproblematiek te beheersen.</p>
---------------------------------	--



	<p>De bestaande P+R-terrein rond de stad Haren (1^{ste} fase), Hoogkerk, Euroborg/P3 en Kardinge kennen elk een eigen ontstaansgeschiedenis. De locatie Kardinge bestaat al meer dan 20 jaar en meest recent in gebruik genomen locatie is Hoogkerk (2011). Al deze locaties voldoen in meer of mindere mate niet aan het huidige gewenste kwaliteitsniveau, noodzakelijk om het gebruik te maximaliseren. De sterke functie van de Stad voor de regio trekt veel bezoekers en forenzen en de huidige kwaliteit van bestaande P+R-terreinen en voorzieningen past onvoldoende bij de uitstraling dat van een entree of visitekaartje wordt gevraagd.</p>
<p>Welke maatregelen worden genomen:</p>	<p>De aanleiding voor de scope van te nemen kwaliteitsmaatregelen is gelegen in signalen en wensen van reizigers om de sociale veiligheid, reisinformatie en comfort op P+R-locaties te verbeteren. Individuele meldingen en klachten en structureel 2-jarlijks reizigersonderzoek vormen hiervoor de basis. In de gemeentelijke beleidsnota P+R 2011-2020 is al eerder een overzicht gegeven van een vertaling naar mogelijke maatregelen.</p> <p>Om te komen tot een goed ontwerp per P+R-locatie en onderbouwde selectie van maatregelen, is dit vertaald in een gestructureerde analyse en aanpak, dat dient als afwegingskader voor de invulling van dit project. De scope dit project omvat de P+R-terreinen Haren (eerste fase), Hoogkerk (eerste fase), Euroborg/P3 en Kardinge. Enerzijds is gestreefd naar het completeren van de noodzakelijk aanwezige basisvoorzieningen en anderzijds kan de kwaliteit van al aanwezige voorzieningen soms sterk worden verbeterd.</p> <p><i>Benadering vanuit de reiziger</i></p> <p>Hét uitgangspunt van de selectie van maatregelen is de wens/eis van de reiziger. Hiernaar is veel onderzoek gedaan (KPVV/CROW, NS). De reiziger en niet het vervoermiddel auto, bus of fiets staat centraal. Dat vergt een andere blik op die reiziger en zijn wensen, als vertrekpunt voor de inrichting en kwaliteit van P+R-terreinen. De basisvoorwaarden waaraan een HOV-knooppunt, zoals een P+R-terrein moet voldoen, worden beschreven in de klantwensenpiramide (Mark van Hagen, NS Prorail, 2007). In de vormgeving van het project Kwaliteitsmaatregelen P+R-terreinen is deze piramide het uitgangspunt en verder geconcretiseerd met de ervaringen en wensen vanuit het eigen reguliere reizigersonderzoek op P+R-terreinen. De individuele wensen/signalen van reizigers passen hier naadloos in.</p>



Figuur 2: Klantwensenpiramide (Mark van Hagen, NS Prorail, 2007)

Primair zijn (sociale) Veiligheid en Betrouwbaarheid een absolute randvoorwaarde waaraan altijd moeten worden voldaan. Als dit onvoldoende op orde is, blijven reizigers weg. Dit heeft betrekking op de werkelijke veiligheid en het gevoel van veiligheid van zowel de reiziger als het vervoermiddel (auto/fiets/bus). Dit komt tot uitdrukking in een verkeersveilig en open ontwerp en inrichting van de locatie, busroutes, looproutes, etc, met voldoende zicht en zoveel mogelijk sociale controle. Vervolgens zijn Snelheid en Gemak van reizen en overstap noodzakelijk en gebreken daarin kunnen het functioneren in gevaar brengen als ze niet op orde zijn. Bij Snelheid valt te denken aan een vlotte toegang tot het parkeerterrein en voldoende vrije plaatsen, samen met direct en hoogfrequent openbaar vervoer en aansluiting op het hoofdfietsrouten netwerk. Gemak komt tot uitdrukking in een soepele overstap door duidelijke informatie, directe looproutes, goede betaalmogelijkheden, fietsvoorzieningen, etc. Ten slotte kunnen met maatregelen ter verbetering van het Comfort en Beleving dan nog extra reizigers worden getrokken. Een goede wachtruimte, beschutting tegen wind en regen, toiletten en een frisse en schone inrichting en de aanwezigheid van groen horen daar bij.

Maatregelenpakket

Op basis van de klantwensen is het complete noodzakelijke pakket van voorzieningen gedefinieerd en zijn vervolgens de al aanwezige en ontbrekende voorzieningen op de betrokken P+R-locaties geïnventariseerd. Op basis daarvan is een volledig aanvullend maatregelenpakket ontwikkeld, waarmee alle bestaande P+R-terreinen op het noodzakelijke geachte niveau kunnen worden gebracht.

Daarbij streven we verder naar een eenduidige uitstraling en kwaliteit van de P+R terreinen, met ruimte voor het eigen karakter van elke afzonderlijke locatie. We willen een heldere opzet, met een complete richtinggevende bewegwijzering, met goede oriëntatiemogelijkheden en vindbaarheid van de bushaltes, een duidelijke en prettige looproute van parkeerterrein naar de bushaltes, een representatief plein voorzien van verlichting en reizigersvoorzieningen. Eenduidigheid en concentratie van reizigersvoorzieningen is een belangrijk streven, waarbij alle bouwwerken zoveel mogelijk gebundeld zijn en tot één familie zijn gemaakt wat betreft vormgeving.

Binnen dit kader is voor elke locatie een eigen, specifieke inventarisatie van noodzakelijke en mogelijke verbeteringen opgesteld. Dat heeft samengevat geleid tot het volgende totaalpakket van maatregelen op de bestaande locaties:

Aspect	Maatregel
Veiligheid	Aanpassing ontwerp Kardinge door scheiding toegangsweg/parkeerterrein en herinrichting;
	Verwijdering/aanpassing sociaal onveilige beplanting Kardinge
	Aanvullen en verduurzamen openbare verlichting
	Aanpak en uitbreiding looproutes (conflict voetganger/bus en voetganger/auto, minder-validen)
	Verhoging onderhoudsniveau
Snelheid	Verbetering bereikbaarheid per auto Hoogkerk
	Verbetering entree parkeerterrein Euroborg/P3 (zuid) en Kardinge
	Verbetering aansluiting hoofdfietsroutenetwerk
Gemak	Completeren routeinformatie (bewegwijzering, toegangspoort en parkeervaknummering)
	Verduidelijken looproutes
	Uitbreiden fietsvoorzieningen
	Uitbreiden dynamische en statische reizigersinformatie mbt openbaar vervoer en stad (in en rond de wachtruimtes)
Comfort	Toevoegen centraal oriëntatiepunt (landmark) per locatie
	Centrale wachtruimtes en perrons verbeteren of aanbrengen (inclusief toiletvoorziening)
Beleving	Faciliteren commerciële kiosk-voorziening
	Kwaliteits- en uitstralingsniveau voorzieningen volgens "referentie" Hoogkerk
	Uitbreiden groenvoorzieningen

Een deel van de maatregelen is generiek voor alle P+R-locaties. Andere maatregelen zijn maatwerk per locatie. In de bijlage 1 is een overzicht weergegeven van de al aanwezige en nog te realiseren voorzieningen per aspect en locatie.

Fasegewijze aanpak

In bijlage 2 is een beschrijving en visualisatie opgenomen van het gehele maatregelenpakket dat de gemeente Groningen ambieert te realiseren. Het voor deze totale ambitie en bijbehorende maatregelen benodigde investeringsbedrag overstijgt echter ruimschoots het beschikbare, gereserveerde bedrag op de RSP-projectenlijst van 1,77 miljoen euro. Dit project Kwaliteitsmaatregelen P+R wordt gekenmerkt door een veelheid aan grotere en kleinere maatregelen en is daarom uitermate geschikt voor een fasegewijze aanpak en realisatie.

Fase 0: Lopend maatregelenpakket

Een eerste gedeelte van het totaal benodigde maatregelenpakket is al in andere projectenlijnen georganiseerd. Diverse maatregelen zijn via lopende projecten al in voorbereiding of zelfs uitvoering. Zo wordt de bereikbaarheid van de P+R Hoogkerk al verbeterd door aanpassingen van de rotondes bij de aansluiting op de A7, wordt de capaciteit van P+R Hoogkerk uitgebreid in het project Doorontwikkeling P+R Hoogkerk (aparte RSP-aanvraag), wordt de aansluiting van de P+R-terreinen Haren en Euroborg/P3 op het hoofdfietsrouten netwerk al geoptimaliseerd, wordt de bewegwijzering naar de locaties Hoogkerk en Kardinge gecompleteerd en worden met financiële middelen uit het subsidieprogramma Beter Benutten en de Netwerkanalyse de fietsvoorzieningen (stallingen, OV-fiets) al verbeterd en uitgebreid. Ook de sociale veiligheid op en rond de P+R Hoogkerk verbetert met de komst van het Hotel Van Der Valk. Met de getoonde interesse van een marktpartij voor aanleg van oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen op de P+R Haren, kan ook op de laatste P+R-locatie deze voorziening aangeboden gaan worden.

Nog te realiseren maatregelen

Naast het al lopende maatregelenpakket, moeten nog vele maatregelen worden gerealiseerd. Gegeven de beschikbare financiële ruimte is op dit moment daarbinnen selectie van maatregelen noodzakelijk en daarom is het verdere pakket opgedeeld in 3 ambitieniveaus:

- Fase 1: Basispakket

Het basispakket omvat de meest prioritaire maatregelen, waarmee een volgende flinke verbetering wordt gemaakt. Met dit pakket wordt de kwaliteit van alle locaties op de meest essentiële onderdelen aangepakt. Dus een verbeterde (sociale) veiligheid, completeren openbare verlichting, aanbrengen beschutting op busperrons P+R-Hoogkerk, opwaarderen P+R Euroborg/P3 met centraal plein, realiseren/uitbreiden van een aantrekkelijke en functionele wachtruimte op P+R Kardinge en completeren informatiepanelen, verbetering looproutes (met fysieke ingrepen en slimme inzet van groenvoorzieningen), aanbrengen parkeervaknummering en verduurzaming van de openbare verlichting (dimbaar). De beschikbare financiële ruimte van 1,77 miljoen euro is randvoorwaarde voor dit pakket;



	<ul style="list-style-type: none">• <u>Fase 2: Minimum kwaliteitspakket</u> Om op het minimaal noodzakelijk geachte kwaliteitsniveau te komen, zijn nog meerdere extra maatregelen nodig ten opzichte van het basispakket. Het gaat dan om het toevoegen van een hoogwaardige wachtruimte Euroborg/P3, verbetering van de wachtruimte Hoogkerk en extra panelen met dynamische reisinformatie over openbaar vervoer en bestemmingen al op de parkeerterreinen.• <u>Fase 3: Volledige ambitie</u> De uiteindelijke ambitie van gemeente Groningen in verbetering van P+R gaat echter nog verder. Groot onderdeel daarvan is de volledige herinrichting van de P+R-Kardinge. Dit is een locatie van het eerste uur (begin jaren 90), die vanuit (verkeers)veiligheid sterke verbetering behoeft en niet meer past bij de huidige visie op ontwerp en inrichting van P+R. Daarnaast heeft de ontwikkeling van het gehele sportcentrum Kardinge veel veranderd in het gebruik van het gehele gebied en de P+R-locatie. Ook worden in deze derde fase de wachtruimtes van Haren verbeterd en diverse andere verbeteringen gerealiseerd zoals een centraal oriëntatiepunt, een toegangspoort, uitbreiding van looproutes en extra groenvoorzieningen. <p>Uitgangspunt voor het gehele maatregelenpakket is een totaalvisie op de P+R-terreinen rond de stad Groningen. Voor de maatregelen in de eerste fase vragen wij nu subsidie aan. Overige maatregelen uit fase 2 en 3 kunnen in een later stadium gerealiseerd worden, bijvoorbeeld door inzet van eventueel vrijvallende middelen binnen het totale RSP-programmaonderdeel HOV/Transferia.</p>
<p>Projectresultaten Geef een toelichting op verwachte projectresultaten in relatie tot de hoofddoelstelling van deze RSP-projecten en MIP</p>	<p>Vanuit alle richtingen komen flinke verkeersstromen richting de stad Groningen. Om er voor te zorgen dat niet alle auto's uit deze windrichting op de ringweg of in de stad terecht komen, ontwikkelen we een compleet P+R-systeem rond de stad en vangen we langs alle routes verkeer af op P+R. Deze reizigers kunnen dan verder met de bus (Qlink, Qliners of andere regionale lijnen) of met de fiets (eigen danwel huurfiets).</p> <p>Het gebruik en succes van een P+R-terrein hangt van meerdere factoren af, waaronder de kwaliteit van terrein en voorzieningen. Met een verbeterde kwaliteit en een compleet voorzieningenpakket, creëren we een optimaal reisalternatief en verwachten we een hogere bezetting van de parkeercapaciteit en zo minder autoverkeer op de ringweg en doorrijdend naar de (binnen)stad. Een verbetering van de bestaande P+R-terreinen past in onze bereikbaarheidsstrategie om gebruikers van P+R maximaal te bedienen.</p>
<p>Welke (financiële) relatie heeft dit project met ander(e) project(en)</p>	<p><u>Aanleg en uitbreiding P+R-terreinen</u> Het project is onderdeel van het totaal beoogde systeem van P+R-faciliteiten die rondom de gemeente Groningen worden aangeboden of nog aangeboden gaan worden. Het project Kwaliteitsmaatregelen P+R heeft betrekking op de bestaande P+R-terreinen, maar heeft ook een relatie met de overige lopende en geplande investeringen in P+R. Inhoudelijk ligt er een sterke relatie met de uitbreiding van P+R Haren en Hoogkerk en de realisatie van nieuwe locaties Meerstad en Reitdiep, omdat hetzelfde doel en kwaliteitsniveau wordt nagestreefd. Er is ook financiële relatie met deze projecten omdat de financiering van deze (nieuwe) P+R-terreinen voor een substantieel deel (soms zelfs volledig) zal komen uit de RSP-gelden voor transferia.</p>

	<p><u>Zuidelijke Ringweg:</u> Het opwaarderen van de bestaande P+R-locaties, vergroot het gebruik er van en heeft zo een belangrijke rol in het bereikbaar houden van de stad tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg en de verbouwing van het Hoofdstation en op de langere termijn. Met deze projecten bestaat een sterk inhoudelijke en planningsrelatie, maar geen financiële.</p> <p><u>Fietsparkeren op P+R</u> In het kader van het rijkssubsidieprogramma Beter Benutten wordt gewerkt aan het uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen bij OV-knooppunten en op P+R-locaties. Ook vanuit de regionale Netwerkanalyse zijn budgetten beschikbaar gesteld voor deze maatregelen. Op basis hiervan worden extra faciliteiten voor het stallen van fietsen (rekken, kluizen, OV-fiets) en fietsroutes toegevoegd aan de P+R-locaties Haren, Karding en Hoogkerk. Dit is een maatregel die ook valt onder de kwaliteit van reizigersvoorzieningen en in een apart traject wordt gerealiseerd.</p> <p><u>Groningen Bereikbaar</u> Eén van pijlers van de samenwerkingsorganisatie Groningen om de stad en regio in de komende jaren, tijdens de periode van intensieve wegwerkzaamheden, bereikbaar te houden is Mobiliteitsmanagement. De kern daarvan is een (duurzame) gedragsverandering onder automobilisten, met als resultaat minder autogebruik in de stad in de spitsperiodes. Een belangrijk middel daarin is de beschikbaarheid van een compleet en aantrekkelijk P+R-systeem. Er worden diverse activiteiten ondernomen door Groningen Bereikbaar om het P+R-gebruik te maximaliseren (extra OV-verbinding Groningen-Zuid, mobiliteitsafspraken met bedrijven, plaatsen van bedrijfskluizen voor fietsen op P+R-locaties, communicatiecampagnes, etc). Om alle huidige en nieuwe gebruikers te faciliteren is een optimaal functionerend P+R-systeem noodzakelijk. Eén van de manieren om dat te bereiken is de verbetering van de kwaliteit van reizigersvoorzieningen.</p>												
<p>Stand van zaken m.b.t realisatie:</p>	<p>Op basis van de pro forma aanvraag en de daarop afgegeven beschikking d.d. 19 juni 2015 is in de afgelopen periode gestudeerd op een complete, hoogwaardige set van kwaliteitsverbeteringen van P+R. De uitgangspunten voor maatregelen zijn gedefinieerd, ontwerpen per P+R-locatie opgesteld, risico's geïdentificeerd en voorbereidende onderzoeken uitgevoerd wat heeft geresulteerd in een maatregelenpakket met verschillende ambitieniveaus.</p> <p>De verdere planning is als volgt:</p> <table data-bbox="537 1133 1836 1340"> <tr> <td>- Definitieve subsidieaanvraag:</td> <td>1^e kwartaal 2016</td> </tr> <tr> <td>- Gemeentelijke kredietaanvraag:</td> <td>voorjaar 2016</td> </tr> <tr> <td>- Plannen uitwerken tot aanbesteding gereed plan en aanbesteden:</td> <td>2^e kwartaal 2016</td> </tr> <tr> <td>- Formele start bouwwerkzaamheden:</td> <td>3^e kwartaal 2016</td> </tr> <tr> <td>- Afronding bouwwerkzaamheden:</td> <td>3^e kwartaal 2017</td> </tr> <tr> <td>- Eindafrekening project</td> <td>1 april 2018</td> </tr> </table>	- Definitieve subsidieaanvraag:	1 ^e kwartaal 2016	- Gemeentelijke kredietaanvraag:	voorjaar 2016	- Plannen uitwerken tot aanbesteding gereed plan en aanbesteden:	2 ^e kwartaal 2016	- Formele start bouwwerkzaamheden:	3 ^e kwartaal 2016	- Afronding bouwwerkzaamheden:	3 ^e kwartaal 2017	- Eindafrekening project	1 april 2018
- Definitieve subsidieaanvraag:	1 ^e kwartaal 2016												
- Gemeentelijke kredietaanvraag:	voorjaar 2016												
- Plannen uitwerken tot aanbesteding gereed plan en aanbesteden:	2 ^e kwartaal 2016												
- Formele start bouwwerkzaamheden:	3 ^e kwartaal 2016												
- Afronding bouwwerkzaamheden:	3 ^e kwartaal 2017												
- Eindafrekening project	1 april 2018												



Begroting Geef hier inzicht in de begroting. Indien het totale project breder is dan de uitgangspunten van deze projecten, dient inzichtelijk te zijn welke kosten voor welk deel van het project worden gemaakt.	Begroting Kwaliteitsmaatregelen P+R	
	P+R Haren (eerste fase)	€ 140.406
	P+R Hoogkerk (eerste fase)	€ 171.790
	P+R Euroborg/P3	€ 759.301
	P+R Kardinge	€ 802.492
	Totale kosten Kwaliteitsmaatregelen P+R	€ 1.873.990
	<p>De totale investeringskosten voor de Kwaliteitsmaatregelen P+R, fase 1 basispakket, zijn geraamd op 1.873.990 euro (exclusief BTW).</p> <p>Voor de Kwaliteitsmaatregelen P+R is op basis van de gemaakte ontwerpen en geselecteerde maatregelen door het Ingenieursbureau Gemeente Groningen (IGG) een begroting opgesteld. Bij deze begroting is gebruik gemaakt van de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). Deze systematiek geeft een compleet en duidelijk beeld van alles wat in een (bouw)project is inbegrepen. De opgestelde SSK-raming is vertaald naar bovenstaande begroting, waarbij de zwart gekleurde regels de elementen van de subsidiebegroting zijn. Wij zijn terughoudend met het verstrekken van de SSK-raming, omdat deze gevoelige informatie bevat aangaande het nog te volgen aanbestedingstraject. Uiteraard is deze informatie en de bijbehorende onderbouwingen wel overlegd met de RSP-toetsingcommissie, zodat zij het plan gedegen hebben kunnen toetsen aan de subsidievoorwaarden.</p> <p>Bij de nadere uitwerking, voorbereiding en aanbesteding van maatregelen kunnen verschillen ten opzichte van de begroting optreden. Sommige maatregelen zijn uniek voor een locatie en andere maatregelen zijn generiek voor meerdere of alle P+R-locaties. Uitwisselbaarheid maakt een efficiënte projectuitvoering mogelijk en daarom kunnen verschillen tussen maatregelen of P+R-locaties onderling verrekend worden.</p> <p>De totale geraamde investeringskosten van 1.873.990 euro zijn hoger dan het nog voor dit project beschikbare RSP-budget van 1.770.000 euro. Wij verwachten dat bij nadere detaillering en de aanbesteding blijkt, dat alle genoemde maatregelen uit fase 1 basispakket (zie ook bijlage 1) toch binnen het budget kunnen worden gerealiseerd. Mocht dat onverhoopt niet het geval zijn, dan verschuift de verduurzaming van de openbare verlichting alsnog naar fase 2 minimum kwaliteitspakket. Daarbij hanteren we dan de volgende volgorde van afnemende belangrijkheid: Euroborg/P3, Haren en Kardinge.</p>	
Risico's Is het object obstakelvrij en in hoeverre kunnen de risico's gevolgen hebben voor de planning en financiën.	Bestuurlijk Het project wordt bestuurlijk breed gedragen in de regio. Het project vloeit voort uit de regionale Bereikbaarheidsstrategie en Groningen Bereikbaar.	

	<p>Planologisch</p> <p>De te nemen maatregelen passen binnen de geldende bestemmingsplannen en verkeersfunctie die aan de P+R-terreinen is toegekend. De gebruikelijke risico's behorende bij het doorlopen van planologische procedures zijn van toepassing. In dit geval het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor vergunningplichtige onderdelen, waar bezwaar op mogelijk is. We schatten het risico op bezwaren in als beperkt, omdat er in de directe omgeving niet of nauwelijks bewoners zijn en de maatregelen nauwelijks effect hebben op de omgeving.</p> <p>Inhoudelijk</p> <ul style="list-style-type: none"> - De maatregelen zijn obstakelvrij. De locaties zijn voor 100% in eigendom van de Gemeente Groningen (en gemeente Haren); - De ontwerpen van de te realiseren maatregelen zijn afgestemd op de overige ontwikkelingen in de omgeving van de locaties zoals Aanpak Ring Zuid, Doorontwikkeling P+R-Hoogkerk en Uitbreiding P+R Haren; - Niet alle maatregelen kunnen mogelijk binnen het beschikbare budget worden gerealiseerd. In dat geval verschuift de verduurzaming van de openbare verlichting naar fase 2 minimum kwaliteitspakket (zie ook onder Begroting)
<p>Financiering van de kosten Geef hier inzicht in de financiering en voeg als bijlagen besluitvorming en subsidietoekenningen toe. Neem hierbij het verwachte kasritme op.</p>	<p>Voor de dekking van de totale kosten voor de Kwaliteitsmaatregelen P+R is één bron in beeld. Het project dient volledig gedekt te worden met RSP.</p> <p>Met deze aanvraag vragen wij de middelen aan vanuit het RSP (HOV en Transferia) ad 1.770.000 euro.</p>
<p>Overige opmerkingen</p>	<p>De gemeente Groningen realiseert de Kwaliteitsmaatregelen P+R en dekt de kosten volledig uit RSP. De ruimte om eventueel niet subsidiabele kosten (in het kader van RSP) te dekken is daarmee nihil. De gemeente Groningen heeft met in achtname van het RSP-kader en de doorlopen toetsingsprocedure de verwachting dat alle kosten subsidiabel zijn. Indien deze verwachting op onderdelen onjuist is, wordt de gemeente Groningen hier zo spoedig als mogelijk van op de hoogte gesteld.</p>
<p>Bijlagen</p>	<p>Bijlage 1: Overzicht van maatregelen per locatie en fase/ambitieniveau Bijlage 2: Impressie volledige ambitie (analyse, achtergrond, ontwerp en maatregelen per locatie)</p>
<p>Datum en versienummer</p>	<p>9-2-2016 1</p>



Contactgegevens:

Naam programmadirecteur: Alfred Kazemier
Projectleider: Kees Muller
Adres: Gedempte Zuiderdiep 98
e-mailadres informatie aanvraag: marcel.meijer@groningen.nl

Telefoon: 050 - 367 8300
Telefoon: 06 - 51 60 84 73
Postcode en plaatsnaam: 9701 JB Groningen

Naam en functie aanvrager:

Handtekening aanvrager:

Datum:

Alfred Kazemier, directeur

10 FEBRUARI 2016

Bijlage 1: Overzicht van maatregelen per locatie en fase/ambitieniveau

	HAREN (eerste fase)	HOOGKERK (eerste fase)	EUROBORG	KARDINGE
sociale veiligheid en betrouwbaarheid (randvoorwaarde)				
ontwerp / inrichting	kwalitatief goed 1. voorkeuren bouwpakket met info, goede afdekking	kwalitatief goed	1. verbeteren, herstellen, kind afvoeren	3. realiseren verkeersveilige autoroute, voor P+R en recreatie/sport
openbare verlichting (intelligente dimverlichting)	complete dekking 1. uitrollen met dimverlichting	complete dekking en intelligente dimverlichting aanwezig	1. optimaliseren/uitrollen	complete dekking 1. uitbreiden met dimverlichting
veilige looproutes	1. aansluiten voormalige fietsroute naar looproute	1. verbeteren veilige overstap busbanen met groene afdekkingen	1. verbeteren scheiding lopen/parken (met groene afdekkingen)	1. geen aanpassing, verbeteren voor sociale veiligheid 3. verkeersveilige looproutes
cameratoezicht	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig
aanwezigheid beheer	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig	niet aanwezig
nabijheid andere functies	niet aanwezig	0. hotel Van Der Valk in aanbouw	niet aanwezig	aanwezig door dubbelgebruik recreatie-/sportvoorzieningen

snelheid (disatisfier)				
bereikbaarheid per auto	goede ligging en doorstroming	0. goede ligging, verbetering doorstroming rotondes aansluiting A7	goede ligging en doorstroming	goede ligging en doorstroming
parkeercapaciteit	goed, 900 pp	0. verwacht tekort, huidige 567 pp uitbreiden met 400 pp (RSP-project)	goed, 740 pp	goed, 750 pp
duidelijkheid/inrichting parkeerterrein	kwalitatief goed	kwalitatief goed	kwalitatief goed	3. verbetering verkeersveiligheid door volledige herinrichting
hoogfrequent OV	goed, Q-link, 6x per uur	goed, Q-link, 12x per uur	goed, Q-link, 6x per uur	goed, Q-link, 6x per uur
directe busverbindingen	goed, alle centrale stedelijke bestemmingen bediend	goed, alle centrale stedelijke bestemmingen bediend 0. verbetering zuidelijke wijken door bustoe- en afrit op A7 (RSP-project)	goed, alle centrale stedelijke bestemmingen bediend	goed, alle centrale stedelijke bestemmingen bediend
centrale bestemmingshaltes	Hoofdstation, Grote Markt, UMCG	Hoofdstation, Grote Markt, UMCG	UMCG, HOV-knooppunt UMCG-noord, Zernike	Hoofdstation, Grote Markt, UMCG
haltesituering	kwalitatief goed	kwalitatief goed	kwalitatief goed	kwalitatief goed
aansluiting hoofdfietsroutenet	0. verbeteren, in samenhang met fietsvoorzieningen	kwalitatief goed	0. fietspad langs Europaweg toevoegen (onderdeel Aanpak Ring Zuid)	kwalitatief goed

gemak (disatisfier)				
centrale wacht- en voorzieningsplein	kwalitatief goed	kwalitatief goed	1. ontbrekt, ontbreken	kwalitatief goed
bewegwijzering naar/van P+R locaties (auto/fiets)	compleet	0. completeren (bewegwijzering bij rotondes)	1. ontbreken en onduidelijk knippen	0. completeren (onderdeel project Oostelijke Ringweg)
route-aanwijzingen op het P+R terrein (vaknummers, centrale P op hoge paal)	1. aanbrengen	1. aanbrengen	1. aanbrengen	1. aanbrengen
korte, directe looproutes toegankelijke haltes (minder valden)	goed voorzieningen aanwezig	1. verbeteren busstreek busbanen voorzieningen aanwezig	1. toevoegen route naar haltes voorzieningen aanwezig	3. verbeteren 0. voorzieningen verbeteren (HOV-project)
dynamische ov-reisinformatie bij haltes	aanwezig	0. uitbreiden (DRIS-project)	aanwezig	aanwezig
dynamische ov-reisinformatie op parkeergeeelte	2. toevoegen op parkeerterrein	2. toevoegen op parkeerterrein	2. toevoegen op parkeerterrein	2. toevoegen op parkeerterrein
statische OV/fiets-reisinformatie	1. verbeteren	1. verbeteren	1. verbeteren	1. verbeteren
fietsvoorzieningen (stallingen, kluisen, OV-fiets)	0. stallingen aanwezig uitbreiden met stallingen, kluisen en OV-fiets (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	0. stallingen aanwezig uitbreiden met stallingen, kluisen en OV-fiets (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	1. OV-fiets al aanwezig, verplaatsen naar centrale plein 0. uitbreiden met stallingen en kluisen (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	0. stallingen aanwezig uitbreiden met stallingen, kluisen en OV-fiets (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar) 3. extra locatie met stallingen
betaalmogelijkheden (ov kaart laden/kopen/pinautomat/PR buskaart)	aanwezig OV-chipkaartoplader alleen in combinatie met kiosk	aanwezig OV-chipkaartoplader alleen in combinatie met kiosk	aanwezig OV-chipkaartoplader alleen in combinatie met kiosk	aanwezig OV-chipkaartoplader alleen in combinatie met kiosk
oplaadpunten elektrische motorvoertuigen	0. toe te voegen door marktpartij (gemeente Haren)	aanwezig (4 oplaadpunten)	aanwezig (4 oplaadpunten)	aanwezig (4 oplaadpunten)

comfort (satisfier)				
centrale wachtruimte (beschut, zitmogelijkheden)	3. verbeteren west- en oostzijde A26	2. beschutting centrale wachtruimte verbeteren	2. toevoegen P+R waardige wachtruimte, zitmogelijkheden	1. uitbreiden wachtruimte, beschutting, zitmogelijkheden
beschutting perrons	kwalitatief goed	1. overkopen	kwalitatief goed	kwalitatief goed
openbaar toilet	onderdeel van kiosk	goed	2. onderdeel van wachtruimte	1. onderdeel van wachtruimte
kiosk (commercieel uitgebaat)	voorbereid, initiatief marktpartij	aanwezige voorziening vermarkten	onderdeel van wachtruimte	onderdeel van wachtruimte
stadsinformatie (plattegrond, evenementen, etc.)	1. ontbrekt, aanbrengen	1. ontbrekt, aanbrengen	1. ontbrekt, aanblijven	1. ontbrekt, aanbrengen
wifi	aansluiten bij stadsbrede ontwikkelingen	aansluiten bij stadsbrede ontwikkelingen	aansluiten bij stadsbrede ontwikkelingen	aansluiten bij stadsbrede ontwikkelingen

beleving (satisfier)				
individuele architectonische uitstraling wachtruimte	kwalitatief goed	kwalitatief goed	2. nieuwe wachtruimte	1. herinrichting, uitbreiden
kwaliteit busvervoer	goed	goed	goed	goed
kwaliteit fietsvoorzieningen	0. verbeteren (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	0. verbeteren (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	0. verbeteren (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)	0. verbeteren (Beter Benutten, Groningen Bereikbaar)
groen (parkeerterrein) (sociale veiligheid)	1. functioneel aanbrengen, in samenhang met looproutes en oplossingen voetparkeren	1. functioneel aanbrengen, in samenhang met looproutes	1. functioneel aanbrengen, in samenhang met looproutes 3. samen met pleinrichting en verbeteren zuidelijke entree	1. functioneel aanbrengen/verbeteren, in samenhang met verduistering sociale veiligheid 3. onderdeel herinrichting

LEGENDA	
Voorziening al aanwezig en kwalitatief voldoende	
Onderdeel fase 0: lozend maatregelenpakket	
Onderdeel fase 1: basispakket	
Onderdeel fase 2: minimum kwaliteitspakket	
Onderdeel fase 3: volledige ambitie	
Geen maatregel, vergt nog nadere afweging/onderzoek	

Bijlage 2: Impressie volledige ambitie

Analyse, achtergrond, ontwerp en maatregelen per locatie

Algemene uitstraling P+R terreinen

We streven een meer eenduidige uitstraling na op de huidige en te ontwikkelen P+R terreinen. Hierbij wordt ingezet op een heldere opzet met goede oriëntatiemogelijkheden en vindbaarheid van de bushaltes, een duidelijke en prettige looproute van parkeerterrein naar de bushaltes, een representatief plein (onderhoudsvriendelijke verharding) voorzien van verlichting, reizigersvoorzieningen (wachthalte, dris, drips etc).

Ter verfraaiing van de wandelroutes en de terreinen wordt gedacht aan de sfeer van cortenstaal, meerstammige berken en siergrassen. De terreinen worden ingekaderd door groene randen en/of ingekaderd in hagen.

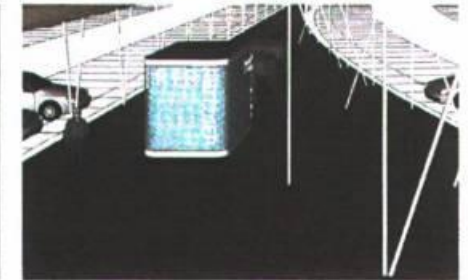
Ook vinden we het belangrijk dat de rijen van de parkeervakken worden gemarkeerd met een nummer om het terugvinden van de auto te vergemakkelijken.

De verlichting dient eenduidig te zijn. Slimme verlichting met sensors die nu op Hoogkerk is toegepast dient ook op de andere terreinen te worden toegepast.

Er wordt eenduidigheid en concentratie van reizigersvoorzieningen nagestreefd, waarbij alle bouwwerken en bouwwerkjes zoveel mogelijk gebundeld zijn en tot één familie te zijn gemaakt wat betreft vormgeving.

Informeel toezicht is van groot belang. Een verkooppunt in de vorm van een standplaats voor ambulante handel of beter nu een vaste kiosk kunnen hier een belangrijke bijdrage in leveren. Deze verkooppunten kunnen dan ook reizigers voorzieningen leveren zoals een fietspomp, etc. De plek van deze verkooppunten moeten strategisch zijn gelegen. In de route van zo veel mogelijk van de passanten in of nabij de wachtruimte.

De voorzieningen mogen geen afbreuk doen aan de overzichtelijkheid en de samenhang. Een integrale aanpak is van groot belang. Dit vraagt om een totaalontwerp van de grote lijn van de hoofdoopzet tot aan details als een kantopsluiting en de locatie van nutskasten.



Euroborg - P3

Beschrijving bestaande situatie

De P+R terrein Euroborg-P3 is als enige een betaald P+R terrein.

Er is sprake van een zogenaamde Kop en Staart. De Kop ligt aan de Herningweg met een gezicht naar de stad, waar de meeste bussen halteren. De Staart ligt nabij de Bornholmstraat en de supporterstunnel naar de Euroborg.

Het parkeerterrein is vanaf de Bornholmstraat en vanaf de Herningweg bereikbaar.

Over het gehele parkeerterrein loopt een 6 meter brede wandelroute bestaande uit stelconplaten die met plantvakken is verfraaid. De plantvakken bevatten laagblijvende sierheesters, afgewisseld met meerstammige berken.

De wandelroute wordt begeleid door een rij lichtmasten met een armatuur op ongeveer halve hoogte. De twee parkeervelden aan weerszijden van de looproute door elk een hoge breedschijnende lichtmast.

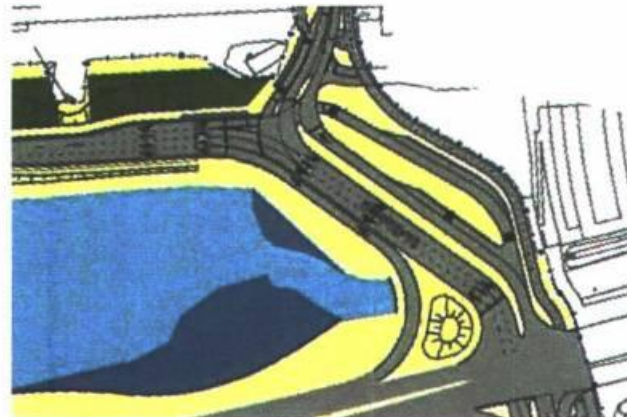
De Kop aan de Herningweg is door gebrek aan budget nooit afgebouwd. Behalve een abri is er geen wachtvoorziening. Op dit moment ligt er tussen P-terrein en bushaltes een grasveld met vele olifantenpaadjes. Er is sprake van een hoogteverschil tussen de bushalte en het parkeerterrein. De fietsenstallingen bij de kop liggen op maaiveldhoogte van het parkeerterrein en zijn toegankelijk gemaakt met een hellingbaan. Fietsenstallingen bij de staart ...

De kop zal nog veranderen als gevolg van Aanpak Ring Zuid. De afdruk van de N7 sluit in de toekomst aan op de Herningweg. De bushaltes zelf verschuiven enkele meters.



Knelpunten / onduidelijkheden huidige situatie

- Het zwaartepunt van de buslijnvoering langs de P+R is in de loop van de tijd verplaatst van de Staart naar de Kop; de voorzieningen zijn nog geënt op de oude situatie.
- Onduidelijk is hoe je naar de stad komt. Welke halte, en welke buslijn moet ik hebben?
- De opzet van de P+R maakt niet vanzelf duidelijk waar je als bezoeker de (belangrijkste) bushaltes vindt, er zijn weinig oriëntatiemogelijkheden.
- De routing op de Kop is onduidelijk en indirect, waardoor mensen over het gras moeten lopen.
- Er ontbreekt op de Kop een goede comfortabele wachtruimte.
- Auto's staan op de wandelroute geparkeerd.
- Er liggen veel betonnen obstakels rondom de entrees nabij de slagbomen om te voorkomen dat automobilisten zonder te betalen het terrein af kunnen.
- Er is te veel verharding ter hoogte van de voetgangerstunnel.
- Er staan OV-fietsen in een overdekte stalling op een onlogische plek bij de Staart.
- Zeer onduidelijk hoe het betaalsysteem werkt. Onduidelijk waar de OV kaart of betaalkaart moet worden ingelegd (vaak ook andersom!). Bovendien staan de parkeer en busticketautomaten niet bij elkaar in de buurt.



Maatregelen / voorstel

Plein met wachtruimte

Op de Kop wordt het hogergelegen deel omgevormd tot plein met wachtvoorziening en fietsenstallingen. Het plein en de busperrons zijn bestraat met asfalt met een strooilaag in een warme tint. De wachtruimte meet ca. 230 m², heeft een landmarkfunctie en is zichtbaar vanaf het parkeerterrein en de directe omgeving.

De wachtruimte biedt ruimte aan informatiedragers van statische en dynamische reizigersinformatie, een toilet voor reizigers, en een kiosk. Fietsenstallingen (ca. 8 fietskluizen en 8 ov fietskluizen en 48 overdekte fietsenklemmen) liggen op dezelfde hoogte als de bushalte. Het hogergelegen plein wordt met een bijna pleinbrede flauwe trap aangesloten op het parkeerterrein (referentie trappen Euroborg).

Duidelijke plek voor de kaartjesautomaat voor de bus en de betaalautomaat;

Looproute

Op de Kop wordt de looproute doorgetrokken naar het hogergelegen plein door middels van een toegankelijke hellingbaan bestaande uit stelconplaten identiek aan de bestaande stelconplaten.

De looproute wordt begeleid door beplantingsvakken die duidelijk de wandelroute markeren. Gedacht wordt aan heldere Cortenstalen randen van ca. 15 cm hoog. De rijen parkeerplaatsen worden ter plaatse van de looproute voorzien van een nummering van de rijen door middel van een (cortenstalen)paal voorzien van een nummer.

Entrees voor automobilist

De entrees worden voorzien van verhoogde anti-parkeerbanden ter voorkoming dat men niet betaald. De doorrijhoogtebeperkingportalen worden uitgerust met de naam van het P+R-terrein met verlichte led letters. De entrees worden ingepakt met siergrassen en meerstammige berken.

Parkeren

Op de kop verdwijnen enkele parkeerplaatsen om de trap naar het plein te kunnen maken.

In de staart komt een extra rij parkeerplaatsen.

De 4 EV laadplaatsen en de invalide parkeerplaatsen worden verplaatst.

Euroborg - P3



entree met naam P+R



asfalt met strooilaag



wachruimte / kiosk met opvallend verlichte dakrand



fietsenstallingen en voorzieningen onder gezamenlijke luifel



landmark P+R



stelconplaten in looproute handhaven
plantvakken vergroten + voorzien van rand met vaknummer

verlegging inrit auto's voor betere routing
plantvak met grassen en berken

onoverdekte fietsenstallingen

waterpartij vergroten + meer zichtbaar maken
looproute beëindigen

Kardinge

Beschrijving bestaande situatie

Ca. nn parkeerplaatsen

Het terrein is niet allen bedoeld als P+R plaats maar heeft een dubbel gebruik: met Sportcentrum Kardinge en verderop ook nog sportvelden, snow limits, klimmuur e.d, de skiheuvel en de camperplaats. De routing is nu onduidelijk. Er rijden regelmatig personenauto's en campers de busbaan op als gevolg van deze onduidelijkheid.

De lijnbussen halteren aan het driehoekige busplein aan de buitenkant zijn nu nog haltes aanwezig voor touringcars. Deze worden in de praktijk niet gebruikt.

Kardinge is een belangrijke opstelplaats voor (buitenlandse) touringcars. Sportcomplex Kardinge trekt ook touringcars aan. De huidige opstelplekken langs de Parkallee worden hiervoor gehandhaafd.

Het bestaande Landmark op het busplein daterend van de opening van eerste Transferium van Groningen is een icoon in de stad, dat echter wel een opknopbeurt nodig heeft.



Knelpunten / onduidelijkheden huidige situatie

- Onduidelijke toegang
- Doorgaand verkeer en parkeerverkeer gemengd
- Sociale onveiligheid
- Grote open vlakte
- Veel asfalt en steen
- Weinig groen
- Geen duidelijke looproute parkeerplaats busplein
- Slechte staat van onderhoud haltes en landmark
- Blauwe lantarenpalen gedateerd en goedkoop



Maatregelen / voorstel

Entree voor automobilist

De entree wordt verlegd waardoor een gescheiden systeem ontstaat voor 'doorgaand' verkeer en parkerend verkeer. Hiertoe wordt de Kardingerweg ter hoogte van het Alfa-college uitgebogen en de aansluiting op het parkeerterrein noordelijker gelegd.

De entrees worden ingepakt met siergrassen en meerstammige berken.

Fietspad tussen parkeerterrein en skiheuvel

Dit extra fietspad voorkomt vermenging van verkeerssoorten en gevaarlijke situaties van automobilisten die zijn gericht op het vinden van een plek en fietsers en voetgangers. Het pad voorkomt dat bezoekers van de skiheuvel over de weg moeten lopen.

Parkeren

Het parkeerterrein krijgt een eenduidiger verkaveling. De verdeelweg ligt het meest tegen de skiheuvel aan. Van daaruit worden alle parkeerstraten ontsloten. Aan de zuidkant ligt een looproute parallel aan de busbaan die de uitgestapte automobilist richting busplein leidt. Alle auto's staan in dezelfde richting. De kopse kanten aan de zuidkant worden beplant met grassen in plantvakken afgezet met een cortenstalen rand. De noordelijke koppen eveneens en worden bovendien voorzien van bomen (berken).

Looproute

De looproute wordt bestraat met asfalt met een strooilaag in een warme tint. De looproute wordt begeleid met kleine bomen.

Plein met wachtruimte

Landmark terugbrengen tot basis: drie vakwerkkolommen en rode delen luifels en het dichte deel op de verdieping eraf halen. Schilderen in frisse rode kleur.

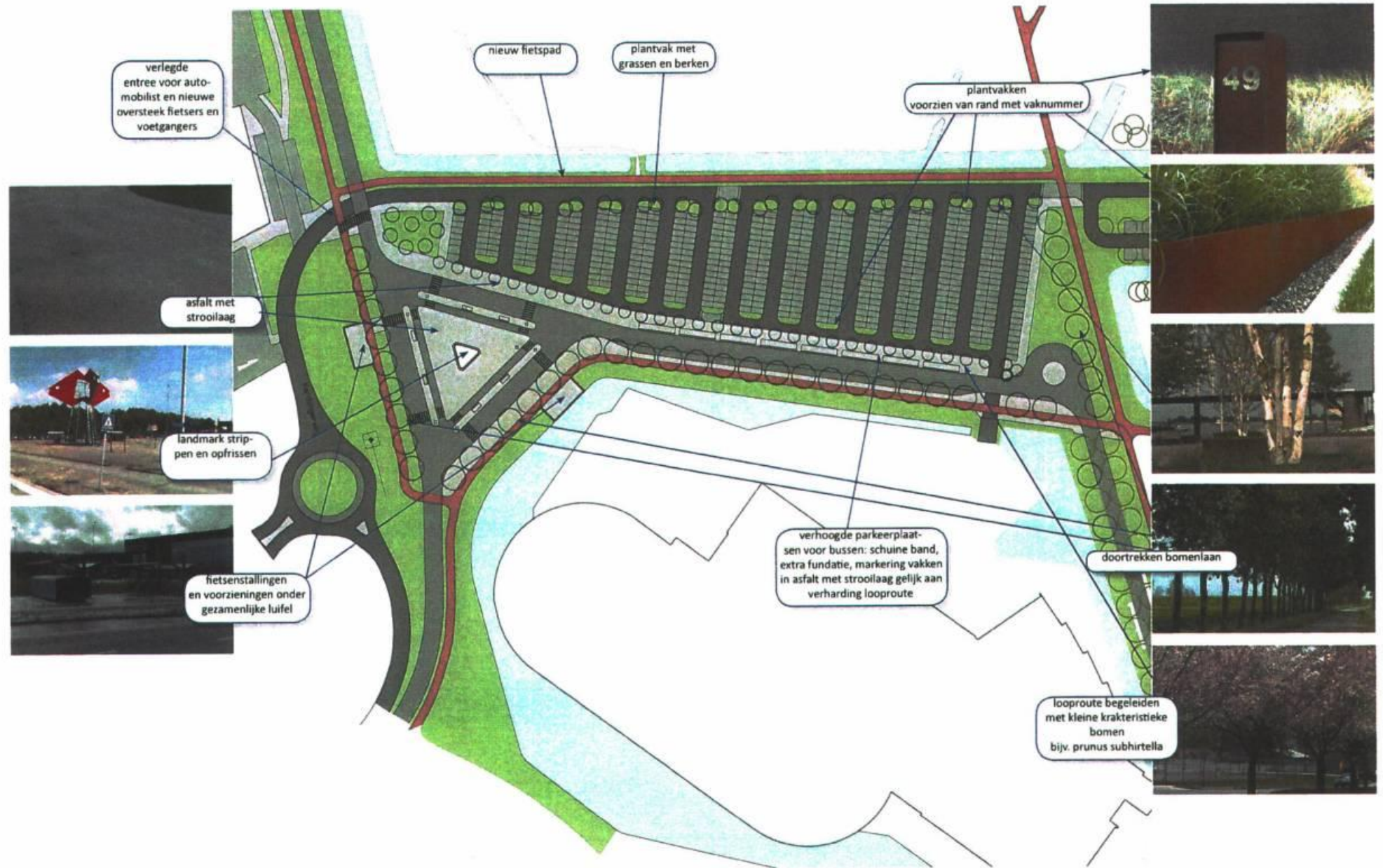
Wachtruimte toevoegen aan of naast landmark.

Abri's vervangen door standaardabri's.

Het plein en de busperons bestraten met asfalt met een strooilaag in een warme tint.

Opheffen haltes aan de buitenkant van het buscircuit rond het halteplein. De looproute en de oversteek worden hiermee verbeterd. Tevens komt hierdoor de ruimte om bomen te planten aan de buitenzijde van dit circuit. Dit is nodig om de grote vlakte te breken en herbergzamer te maken.

Kardinge



Hoogkerk

Beschrijving bestaande situatie

Ca. nn parkeerplaatsen

Eén entree voor automobilisten met hoogtebeperking. Redelijk heldere opzet, goede oriëntatiemogelijkheden.

Opvallende wachtvoorziening, werkt goed als herkenbaar landmark, maar is weinig comfortabel.

Driehoekig middeneiland met eenrichtingscircuit voor bussen
Strakke verkaveling parkeren.

P-terrein voorzien van slimme verlichting

wordt op termijn uitgebreid met ca. 400 plekken aan de andere kant van de Peizerweg. Aan die kant komt ten noorden van het Omgelegde Eelderdiepje per 2016 ook een Van der Valk hotel.

Een fietsenstalling in de noordoosthoek gelegen aan de doorgaande fietsroute. Deze zal bij wijze van pilot worden uitgebreid met een collectieve fietsenstalling.

Er is een standplaats voor ambulante handel die regelmatig in gebruik is (verkoop loempia's?).

Knelpunten / onduidelijkheden huidige situatie

- Een duidelijke looproute ontbreekt.
- Grote open vlakte
- Veel asfalt en steen
- Weinig groen
- De wachtvoorziening biedt weinig comfort en beschutting.
- Het beton van de wachtvoorziening slaat groen uit.
- Een openbaar toilet ontbreekt (er is er één, maar die is alleen beschikbaar voor chauffeurs)
- Overzichtsbord met vertrektijden van buslijnen (DRIS/DRIP) is binnen, en zie je niet als je buiten staat.
- Gebouw biedt nauwelijks tot geen kans voor ondernemer om een kiosk te beginnen.

Maatregelen / voorstel

Vergroening

Op verschillende plekken waar hiervoor voldoende ruimte is, worden groenvakken toegevoegd. De weg vanaf de entree wordt begeleid met bomen.

Entree

De entree wordt ter plaatse van de hoogte beperking voorzien van verbetering: "P+R Hoogkerk"

Wachtruimte

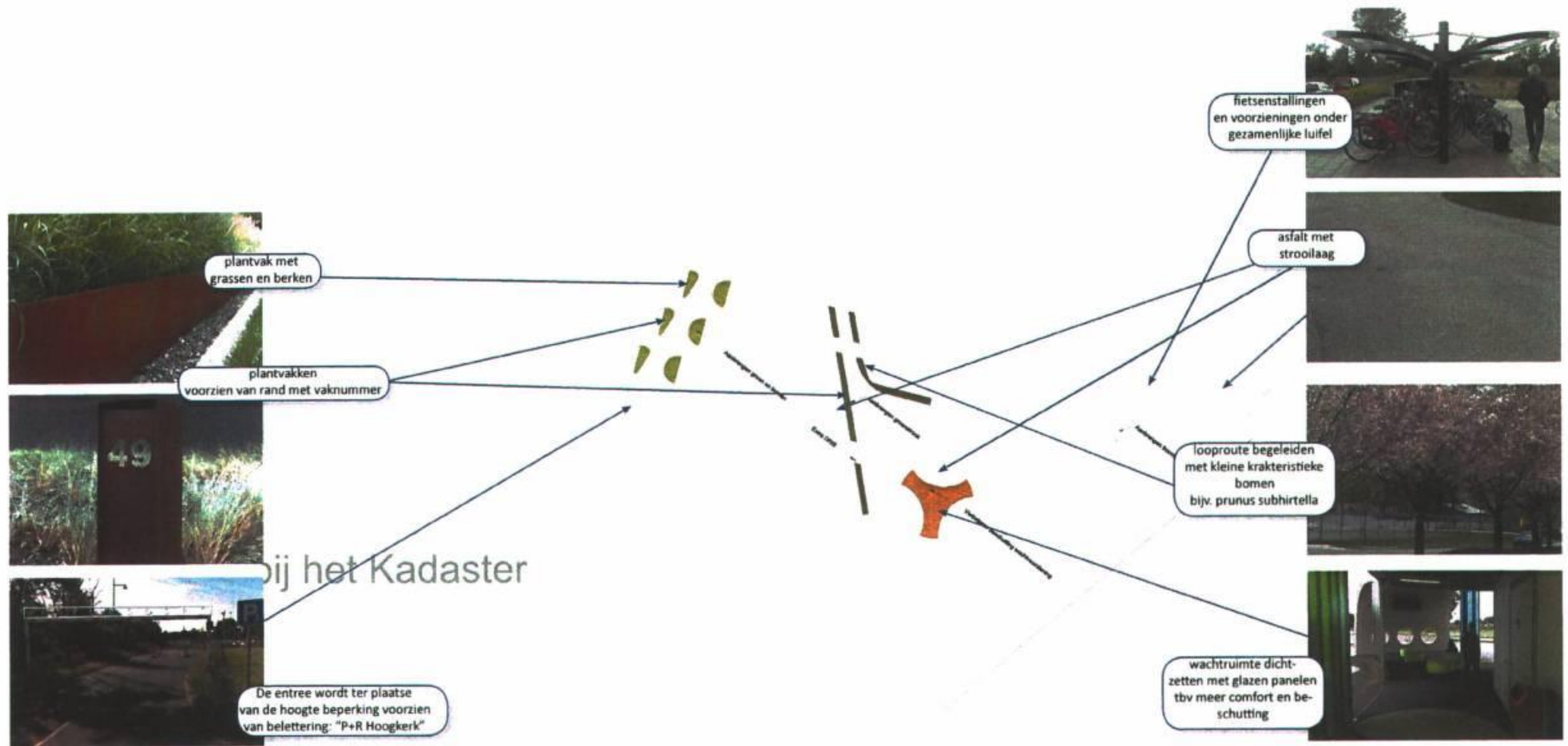
Een groter deel van de openingen dan nu wordt dicht gezet met glazen panelen om zo meer beschutting te bieden.
De wachtruimte dient een onderhoudsbeurt te krijgen, om weer fris over te komen.

Fietsenstallingen

Er wordt architectonisch eenheid aangebracht in de fietsenstallingen door een overkoepeled dak of architectonische familie van openbare stallingen, collectieve bedrijfsstallingen en fietskluisen.



Hoogkerk



Haren

Beschrijving bestaande situatie

Ca. nn parkeerplaatsen

P+R Haren bestaat uit een tweetal parkeerterreinen die van elkaar worden gescheiden door de toegangsweg naar Haren. Het ene parkeerterrein ligt op het grondgebied van de gemeente Haren. Dit is het oudste deel van het P+R terrein en bestaat uit een...x aantal parkeerplaatsen, een fietsstalling en een onder architectuur vorm gegeven bushalte.

Het terrein is bereikbaar vanaf de rotonde. Dit parkeerterrein oogt compact, door het schuin gestoken parkeren ontstaat er een onrustig beeld van het terrein. Dit wordt versterkt door het hoogteverschil wat zich in het terrein bevindt. De bushalte oogt vanwege haar ligging onopvallend. Bovendien dragen de onduidelijke routing en de fietsstalling hier niet aan bij.

Sinds dit jaar is het nieuwe parkeerterrein opgeleverd. Deze bevindt zich op grondgebied van de gemeente Groningen. Dit nieuwe parkeerterrein heeft een overzichtelijke structuur door een duidelijke entree en een heldere wandelroute richting het bestaande parkeerterrein.

Naast de parkeerterreinen en een bushalte aan de zijde van Haren ligt er ook nog een bushalte aan de zijde van de A28. Deze is met een fietspad en een voetpad, via de tunnel, bereikbaar.

Knelpunten / onduidelijkheden huidige situatie

De Bushalte ligt zeer decentraal, de bushalte zelf is onvoldoende een landmark en ligt verborgen achter het groen.

- onduidelijke routing van wandelaars van het nieuwe parkeerterrein naar de bushalte aan de zijde van Haren.
- de wandelroute en de wachtruimte aan de overzijde van de A28, verdienen extra aandacht.
- onoverzichtelijkheid van het parkeerterrein op het gebied van Haren.
- Achterstallig onderhoud van tunnel en haltes (het beton coaten). Het ziet er nu smoezelig uit.
- Fietsstalling is niet goed vindbaar.
- Oude bebording met "transferium".

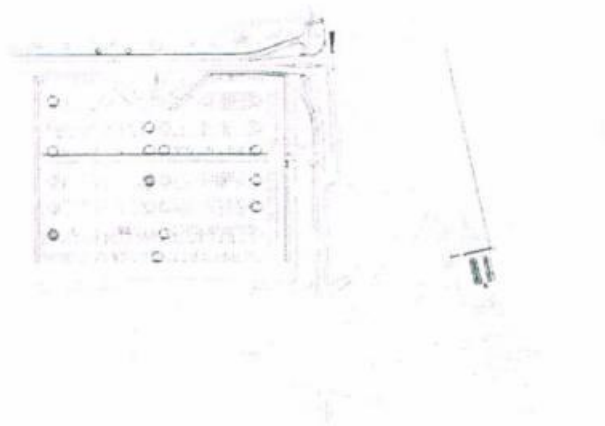
Maatregelen / voorstel

De wandelroute vanaf het nieuwe parkeerterrein naar de bushalte wordt verduidelijkt. Het fietspad wordt een voetgangersroute (met zebra's VOP). Te denken valt aan een asfaltverharding en deze te voorzien van een lichte split/strooilaag.

Het parkeerterrein aan de zijde van de gemeente Haren willen we aanvullen met beplantingsvakken om zodoende de parkeervakken te markeren. Tevens willen wij meer accent leggen op een aangename wachtruimte aan zowel de zijde van Haren als wel aan de zijde A28. Hierbij denken we aan een glazenwand (tbv geluid en windluwte), extra verlichting en houten banken en houten wandjes (ten behoeve van de akoestiek) en een warmere uitstraling.

Verbetering vindbaarheid haltes. Landmarkgehalte vergroten.

Reservering voor kiosk.



Haren

Op de kopse zijden van de parkeerplaatsen worden heesterveldken aangelegd om het parkeren meer te sturen.

Inruiling op de kopse zijden van de veldken:
verschillende veldken, Hypericum, rozen (str. soorten)
hoogte max. 1.20 m.



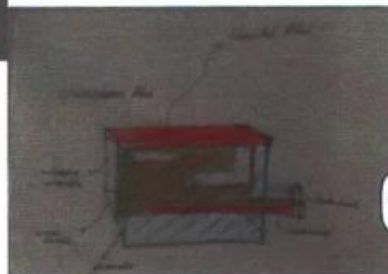
plantvak met grassen en berken



plantvakken voorzien van rand met vaknummer



asfalt met strooilaag



verbeteren comfort, beschutting en beleving abri

Locatie voor DRIS

Aanbrengen gekleurde spijllaag op looproute

Aanbrengen gekleurde spijllaag op looproute

Aanbrengen gekleurde spijllaag op looproute

Aanbrengen groen / haag



verbeteren comfort, beschutting en beleving abri