

Raadsvoorstel



Onderwerp **Kredietaanvraag maatregelen auto Netwerkanalyse Groningen-Assen**

Registratienr. 5579908 Steller/telnr. J. Halsema/ 8865 Bijlagen 0

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de nieuwe verdeling binnen het pakket automaatregelen Netwerkanalyse Groningen-Assen vast te stellen.
- II. een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 248.000,- voor het project automaatregelen Netwerkanalyse Groningen-Assen.
- III. de structurele kapitaallasten van € 12.400,- te dekken uit het budget extra beleid bereikbaarheid, zoals opgenomen in de gemeentebegroting 2016;
- IV. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Oktober 2014 heeft uw raad het pakket automaatregelen netwerkanalyse Groningen-Assen vastgesteld. Dit pakket aan automaatregelen kwam voort uit de eind 2013 vastgestelde geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen en bijbehorende Netwerkanalyse en is onderdeel van een regionaal investeringsprogramma bereikbaarheid. Het grootste deel hierin heeft betrekking op de verbetering van het openbaar vervoer (HOV-visie). Voor fiets- en automaatregelen werd 10 miljoen euro uitgetrokken, waarvan 2,88 miljoen euro voor de automaatregelen. In het pakket automaatregelen zijn projecten opgenomen waarmee knelpunten in de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio met relatief kleine maatregelen kunnen worden verbeterd.

Voor een onderzoeksbudget en de maatregel Noordelijke Ringweg, kruising aansluiting Zonnelaan was reeds een krediet beschikbaar gesteld (reg.nr. 4574615, 29 oktober 2014).

Voor de aantal maatregelen is nader onderzoek gedaan naar de invulling van de maatregel en wordt met dit voorstel krediet aangevraagd. Na kredietverlening kunnen deze projecten worden opgestart. Het gaat om het aanpassen van de verkeerslichten op de kruising Bedumerweg-Sumatralaan. Het verbeteren van de bereikbaarheid van UMCG-zuid door inzet van de dynamische verwijzing. Voor alle kruispunten met verkeerslichten in de stad zetten we in op het ITS (Intelligente Transport Systemen)-programma door een gemeentelijke bijdrage te doen in dit landelijke/regionale programma. Ook vragen we een krediet aan voor onvoorzien doorstromingsmaatregelen tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten. Daarnaast wordt voorgesteld (extra) geld te reserveren voor aansluiting Noordelijke Ringweg-Zonnelaan, de oostelijke rotonde bij aansluiting Oostelijke Ringweg-Driebond.

Aanleiding en doel

Na het stoppen van het project Regiotram in 2012, is door de gezamenlijke overheden de regionale bereikbaarheidsstrategie ontwikkeld. Deze is beschreven in de Netwerkanalyse (najaar 2013) en omvat, naast de strategie, de gekozen oplossingsrichtingen en een integraal maatregelenpakket voor alle modaliteiten: auto, bus en trein, fiets, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. De regionale bereikbaarheidsstrategie geeft antwoord op de vraag: "hoe kan de bereikbaarheid van stad en regio in de toekomst worden gegarandeerd?".

Op basis van de bereikbaarheidsstrategie is een omvangrijk maatregelenpakket samengesteld. Belangrijk onderdeel van dit pakket is de regionale HOV-visie voor het openbaar vervoer. Ander belangrijk resultaat van de Netwerkanalyse is dat er, ter voorbereiding op de Aanpak Ring Zuid, nog meerdere investeringen nodig zijn om de verkeershinder tijdens de werkzaamheden te kunnen beheersen. In zijn totaliteit heeft dit pakket een omvang van 10 miljoen euro, waarvan 2,9 miljoen euro voor automaatregelen. De verdeling voor dit pakket is vastgesteld door uw raad op 29 oktober 2014 (kenmerk 4574615).

Selectiecriteria voor de automaatregelen waren dat het, indachtig de Netwerkanalyse, maatregelen betrof die de regionale bereikbaarheid verbeteren, voor de aanvang van de Aanpak Ring Zuid gereed kunnen zijn en vanwege het beschikbare budget van beperkte omvang zijn. Het toen vastgestelde pakket automaatregelen bestond uit:

1. Noordelijke Ringweg, kruising aansluiting Zonnelaan (krediet 0,5 miljoen euro, kenmerk 4574615);
2. Meerkosten doorstroming Laan Corpus den Hoorn (krediet 0,2 miljoen euro, kenmerk 42208843);
3. Oostelijke Ringweg, rotondes aansluiting Driebond;
4. Optimalisatie Carré Europaweg – Sontweg – Berlagebrug – Damsterdiep;
5. Verbeteren Doorstroming kruispunt Bedumerweg – Sumatralaan;
6. Doorsteek Pop Dijkemaweg – Oostersluis;
7. Rotondes Hoogkerk.

Het voorstel bevatte tevens een kredietaanvraag voor een onderzoeksbudget van 0,1 miljoen euro om de maatregelen 3 t/m 7 nader te onderzoeken en uit te werken.

Op het totale budget van 2,9 miljoen euro is in 2015 1,0 miljoen bezuinigd, zoals beschreven in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2016-2019 (kenmerk 5357774). Daartoe wordt vrijval op lopende projecten (0,4 miljoen) niet meer binnen het programma Verkeer ingezet. Het betreft een aanbestedingsvoordeel bij de doorstroming Laan Corpus den Hoorn, als onderdeel van het project Doorstromingsmaatregelen Martiniziekenhuis (0,2 miljoen euro) en de rotondes Hoogkerk, die meegenomen worden in het provinciale project Corridor West (0,2 miljoen euro). Ook is de bijdrage aan de doorsteek Pop Dijkemaweg geschrapt (0,6 miljoen euro). Echter de ambitie om de doorsteek te realiseren is er nog steeds. Wanneer de doorsteekweg nodig is, is afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de Pop Dijkemaweg.

In dit raadsvoorstel wordt een nieuwe verdeling voorgesteld en wordt krediet aangevraagd voor de maatregelen 4, 5 en een gemeentelijke bijdrage aan het programma Intelligente Transport Systemen binnen Beter Benutten Vervolg. Voor maatregel 1 en 3 wordt de stand van zaken nader toegelicht.

Kader

De basis voor het pakket regionale bereikbaarheidsmaatregelen fiets en auto ligt in de geactualiseerde Netwerkanalyse, vastgesteld door uw raad op 30 oktober 2013 (RO13.3879710).

De samenstelling van de pakketten voor fiets en auto is vastgesteld en voor meerdere deelprojecten in de deze pakketten krediet beschikbaar gesteld (kenmerk 4574615).

In aanvulling op deze Netwerkanalyse hebben we onze stedelijke bereikbaarheidsagenda beschreven in "De Bereikbare Stad" (RO13.3975681). Het concrete uitvoeringsprogramma staat beschreven in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2016 – 2019 (kenmerk 5357774).

Argumenten en afwegingen

Voor de verschillende maatregelen in het maatregelenpakket auto zijn verdere onderzoeken en uitwerkingen gedaan. Onderstaand per maatregel een toelichting op de stand van zaken, resultaten van onderzoeken en/of de voorgestelde maatregelen met bijbehorende kosten.

1. Noordelijke Ringweg, kruising aansluiting Zonnelaan

De grote aantallen fietsers van en naar Zernike veroorzaken bij de aansluiting Noordelijke Ringweg-Zonnelaan doorstromingsproblemen voor auto- en busverkeer en veiligheidsproblemen voor fietsers. Een oplossing zien we in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen auto-fiets. Tegen deze achtergrond zijn we in 2013 gestart met het project Slimme Route Zernike. Dit is echter niet afdoende en daarom is ook een infrastructurele aanpassing noodzakelijk. Hoewel een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers en autoverkeer wenselijk is, zien we hiervoor geen financiële ruimte. Bij een oplossing met rotondes blijft het conflict auto-fiets nog bestaan. Met een beperkte reconstructie van de kruisingen en de plaatsing van verkeerslichten, in combinatie met een betere verdeling over de alternatieve fietsroutes naar Zernike, creëren we de maximale capaciteit bij de aansluiting.

Voor de beperkte aanpassingen aan de kruisingen en het plaatsen van verkeerslichten is in oktober 2014 een krediet verleend van €0,5 miljoen euro. Bij de uitwerking van de maatregelen bleek de oplossing met verkeerslichten duurder dan verwacht, doordat er meer infrastructurele ingrepen nodig zijn dan verwacht, het verdubbelen van de op- en afritten voor opstelstroken duurder is, de fietsoversteek van het nieuwe fietspad langs de noordelijke ringweg ingepast moet worden en er meer verkeer wordt verwacht door toekomstige nieuwe ontwikkelingen. De kosten worden geschat op € 1,5 miljoen euro.

De oplossing van het kruispunt hangt nauw samen met de ontwikkelingen op Zernike. Samen met de RUG en de Hanzehogeschool is een visie ontwikkeld voor het Zerniketerrein. Een onderdeel daarvan is een nieuwe indeling van de gehele Zernikelaan en een parkeerterrein (ter vervanging van bestaande parkeerruimte) langs de Crematoriumlaan. Gezien de nauwe samenhang met deze ontwikkelingen en de hogere kosten voor de oplossing bij de Noordelijke Ringweg – Zonnelaan, willen we het vraagstuk en het budget van deze aansluiting meenemen in het gehele plan voor Zernike. Om op deze manier één totaalplan te maken onder begeleiding van de Stuurgroep Zernike, waarin de wethouders Van Keulen en Van der Schaaf zitten hebben. We stellen voor het verstrekte krediet (€ 0,5 miljoen), maar ook extra financiering (€ 1 miljoen) die nodig is voor de maatregelen, beschikbaar te houden voor de Noordelijke Ringweg-Zonnelaan. Voor het totaalplan voor Zernike, inclusief de aansluiting Noordelijke Ringweg-Zonnelaan, komen we in het najaar terug bij uw raad met een voorlopig ontwerp, welke dan nog met de buurt gecommuniceerd moet worden.

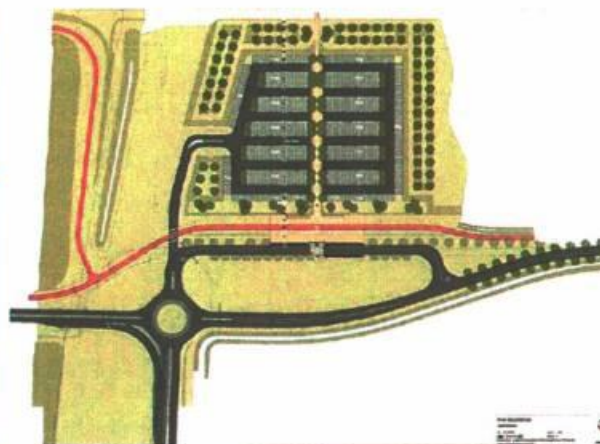
3. Oostelijke Ringweg, rotondes aansluiting Driebond

De aansluiting Driebond vormt de aansluiting van het nieuwe Sontwegtracé (Sontweg, Sontbrug, Sint Petersburgweg) en het bedrijventerrein Driebond met de Oostelijke Ringweg. Voor de bereikbaarheid van de stad vanuit het oosten is een veilige en vlotte doorstroming van de rotondes bij de aansluiting Driebond noodzakelijk. Ook na/tijdens de infrastructurele wijzigingen, zoals de Sontbrug en tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Een goede doorstroming op de rotondes is randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de P+R Meerstad (ten noordoosten van de aansluiting) en Meerstad. Al deze wijzigingen en ontwikkelingen hebben invloed op de hoeveelheid verkeer op de aansluiting. Onderzocht is wat de kwaliteit van de afwikkeling is met de verschillende ontwikkelingen. Hieruit blijkt dat:

- een aanpassing aan de westelijke rotonde nodig is als gevolg van de komst van de Sontbrug/Sontwegtracé. De aanpassingen aan deze rotonde worden vanuit het project Eemskanaalzone verder opgepakt. Momenteel wordt verkend of deze maatregelen vanuit dit project gefinancierd kunnen worden.
- na realisatie van het P+R-terrein Meerstad volstaan de hierboven genoemde aanpassingen aan de westelijke rotonde, maar ontstaan op de oostelijke rotonde afwikkelingsproblemen. Een bypass biedt soelaas. In 2015 en tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg volstaan deze oplossingen. De bypass op de oostelijke rotonde is onderdeel van het project P+R Meerstad (kredietaanvraag project P+R Meerstad, kenmerk 4496647). Voor de P+R Meerstad is een RSP-aanvraag ingediend bij de Provincie Groningen. Hierin staat meer informatie over de maatregel. De kosten van de bypass zijn geraamd op € 157.700,-. Conform de afspraken tussen provincie en gemeente moet de gemeente 20%, ad € 31.500,- van deze kosten zelf financieren. Het voorstel is deze eigen bijdrage te dekken uit het maatregelenpakket auto Netwerkanalyse Groningen – Assen en dit bedrag te reserveren hiervoor. Vanuit het project P+R Meerstad volgt eind dit jaar hiervoor een kredietaanvraag.



Aanpassingen westelijke rotonde als gevolg van Sontbrug.



Aanpassingen oostelijke rotonde als gevolg van P+R Meerstad

- Naarmate de woningbouw in Meerstad vordert, neemt de verkeersdruk op de aansluiting Driebond toe. Dan zijn er aan de westelijke en oostelijke rotonde nog meer aanpassingen nodig om het kruispuntencomplex weer te laten functioneren. Deze aanpassingen maken onderdeel uit van de ontwikkelingen van Meerstad.

4. Optimalisatie Carré Europaweg – Sontweg – Berlagebrug – Damsterdiep

De Europaweg is, na de ringwegen, de drukste weg in de stad met de twee drukste kruispunten Europaweg-Griffeweg en Europaweg-Damsterdiep. Hier komen de Europaweg en de twee andere invalsroutes, Damsterdiep en Sontweg, samen. Het goed functioneren van deze kruispunten is essentieel voor de bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG. Ook na de realisatie van de zuidelijke ringweg. Er is onderzocht wat er nodig is om het carré Europaweg – Sontweg – Berlagebrug – Damsterdiep met alle kruispunten nu en tijdens de ombouw functionerend te houden. Uit de onderzoeken blijkt dat met name op de Europaweg-Griffeweg-Sontweg en de Europaweg-Damsterdiep knelpunten zijn/ontstaan.

Europaweg-Griffeweg-Sontweg

Als gevolg van de effecten van Aanpak Ring Zuid (ARZ) zijn buiten de scope van het Tracébesluit een aantal kleinschalige capaciteitsmaatregelen nodig, om doorstroming te verbeteren op het onderliggend wegennet. Het kruispunt Europaweg-Griffeweg-Sontweg en in het verlengde daarvan het kruispunt Griffeweg-Barkmolenstraat, is één deze lokale knelpunten waarvoor het projectbureau ARZ een oplossing moet bieden. Zoals ook aan uw raad gemeld in de Ontwerp Besluiten (RO 13.3850165) en als onderdeel van de Realisatieovereenkomst (kenmerk 4679549).

In maart 2015 heeft de Stuurgroep ARZ, na instemming van ons college, een besluit genomen over de benodigde maatregelen. Deze maatregelen zijn onderdeel van het hoofdbouwcontract van de aannemer. Het gaat om de volgende maatregelen:

1. **Griffeweg-Europaweg: Linksafverbod Sontweg naar Europaweg.**
Er ontstaat meer ruimte in de verkeersregeling en voor de andere richtingen, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert op de kruising. Er zijn voldoende goede alternatieve routes voor het linksafslaand verkeer. Het past bij de circulatie in het Sontweggebied.
2. **Griffeweg-Barkmolenstraat: Voorrangspointje.**
Met een voorrangspointje wordt het oprijden vanuit de zijwegen verbeterd en de fietsoversteek veiliger.
3. **Griffeweg-Meeuwerderweg: Verwijderen van linksafvak en rechtsafvak (afslaan blijft mogelijk).**
Door het verwijderen van de vakken wordt de oversteek voor fietsers verbeterd, omdat ze in twee keer kunnen oversteken.



Voorrangspointje Griffeweg-Barkmolenstraat

De kosten van de maatregelen zijn geraamd op € 600.000,--. De maatregelen worden in zijn geheel gefinancierd door ARZ.

Europaweg-Damsterdiep in samenhang met ontsluiting UMCG-zuid

Voor de kruising Europaweg-Damsterdiep is onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden op korte termijn, die de doorstroming nu en tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg bevordert. Daarbij heeft de ontsluiting van het UMCG via de Zielstraweg een directe relatie met de doorstroming op de kruising Europaweg-Damsterdiep. De maatregelen dienen waar mogelijk no-regret te zijn ongeacht de toekomstige situatie met/zonder auto-ontsluiting Oosterhamrikzone en/of 4/4 aansluiting Europaweg (optimalisatie ARZ).

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan door middel van workshops met experts tot microsimulatie van de verkeersstromen. De verschillende onderzochte oplossingsrichtingen, conclusies en maatregelen worden hieronder nader toegelicht. Daarbij is niet alleen gekeken naar infrastructurele maatregelen, maar juist ook om verkeer te sturen met behulp van dynamische verkeersmanagement en nieuwe Intelligente Transport Systemen (ITS).

Andere routing rondom UMCG-zuid

Er is gekeken naar een andere routing van en naar UMCG-zuid, bijvoorbeeld het omdraaien van de rijrichting in de Zielstraweg. Geconstateerd is dat er dan op andere plekken knelpunten ontstaan, bijvoorbeeld een wachtrij op de Petrus Campersingel, wat niet wenselijk is.

Optimalisatie kruispunt Damsterdiep-Europaweg

Royal HaskoningDHV heeft een microsimulatie uitgevoerd om in beeld te brengen welke optimalisatie in zowel de regeling als het infrastructurele ontwerp mogelijk zijn voor afwikkeling op en rondom het kruispunt Damsterdiep-Europaweg. Verschillende varianten zijn onderzocht en in de varianten is een verkeersregeling op de kruising Petrus Campersingel-Zielstraweg geplaatst. Uit het onderzoek blijkt dat:

- het plaatsen van een verkeerslicht bij de Zielstraweg en het coördineren van de verkeersregelingen op de Petrus Campersingel leidt tot een betere doorstroming op de Petrus Campersingel, maar heeft ook neveneffecten. Het leidt namelijk tot een slechtere afwikkeling voor de zijrichtingen, het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Geconcludeerd is dat dit middel erger is dan de kwaal en daarmee niet wenselijk.
- de opstelcapaciteit in de Zielstraweg en de daarbij horende afwikkelcapaciteit van de parkeergarage van het UMCG de kans bepalen op blokkade van het kruispunt Europaweg-Damsterdiep. Advies is om te zoeken naar mogelijkheden om de bufferruimte voor wachtend verkeer in de Zielstraweg te vergroten en mogelijkheden voor het doorverwijzen van het verkeer naar de parkeergarage UMCG-Noord en de parkeergarage Damsterdiep.

Buffercapaciteit Zielstraweg

Verschillende varianten zijn onderzocht om de twee rijstroken in de Zielstraweg beter te benutten. De parkeergarage UMCG-zuid heeft 3 in/uitgangen, waarvan de middelste een wisselstrook. In het onderzoek bleek dat juist tijdens het piekmoment, op het moment dat de twee rijstroken van de Zielstraweg nodig zijn, de wisselstrook altijd als uitgaande strook wordt gebruikt. Dit omdat het verkeer dan vlot de garage uit kan, het ingaande verkeer in de garage niet geblokkeerd wordt door het uitgaande verkeer en er weer parkeercapaciteit beschikbaar komt. Dit betekent dat er voor de ingang van de garage, in de Zielstraweg, geritst moet worden als beide stroken gebruikt moeten worden. De enige manier om dit op een heldere en veilige manier te doen is op het einde van de Zielstraweg fysiek terug te gaan naar 1 rijstrook. Deze oplossing heeft echter geen draagvlak bij het UMCG, omdat zij hiervan weinig effect verwachten.

Andere varianten, bijvoorbeeld met signalering boven de weg, zijn ook onderzocht, maar zijn niet duidelijk en veilig genoeg. Daarom is vervolgens gekeken naar mogelijkheden voor dynamisch verkeersmanagement.

Daarnaast is het van belang dat de doorstroming in de parkeergarage UMCG-zuid goed is. Dat op piekmomenten snel wordt doorverwezen naar de andere verdiepingen. Hiervoor kan UMCG mankracht in zetten.

Dynamisch verkeersmanagement

Bij Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) wordt ingezet op benuttingsmaatregelen, die ook bijdragen aan het verbeteren van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Europaweg-Damsterdiep. Met behulp van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's), verkeerslichten en Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) en monitoring wordt het verkeer op een dynamische wijze gestuurd, om in het gehele verkeersnetwerk en daarmee dus ook op het kruispunt Europaweg-Damsterdiep de gewenste verkeersafwikkeling te bereiken. Groningen Bereikbaar voert dit uit. Met Groningen Bereikbaar kunnen we kijken of het zinvol is en mogelijk is om een regelscenario voor het bezoek UMCG in te stellen, als de verkeerssituatie daar om vraagt.

In aansluiting op het advies van Royal HaskoningDHV hebben we verkend of er mogelijkheden zijn om het PRIS in te zetten in relatie tot de wachtrij in de Zielstraweg. Dit in aanvulling wat door Groningen Bereikbaar wordt gedaan. Wat we willen is dat de automobilisten al eerder worden geïnformeerd over de wachtrij in de Zielstraweg, zodat zij eerder een keuze kunnen maken een andere parkeergarage te kiezen. Dus niet alleen als de parkeergarage UMCG-zuid VOL is, maar ook als het druk is in de Zielstraweg. Hoe dit precies in de praktijk geregeld kan worden, moeten we nader onderzoeken. De kosten om dit te onderzoeken en uit te voeren zijn € 100.000. Bij de kosten voor de uitvoering moet gedacht worden aan het koppelen van systemen, het plaatsen van een extra DRIP of PRIS etc. De financiering hiervoor is opgenomen in deze kredietaanvraag.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

Bij het zoeken naar oplossingen voor verbetering van de doorstroming op het kruispunt Europaweg-Damsterdiep hebben we ook gekeken naar nieuwe innovaties. In het kader van Beter Benutten Vervolg wordt een programma Intelligente Transport Systemen (ITS) opgestart, waarin mogelijkheden liggen voor dit kruispunt. Maar niet alleen voor dit kruispunt, maar voor alle kruispunten met verkeerslichten in de stad. Daarom hebben we het nu als aparte maatregel uitgewerkt en opgenomen in het maatregelenpakket auto. Zie verderop voor nadere toelichting.

Auto-ontsluiting Oosterhamriktracé

Tot slot blijkt uit de onderzoeken voor zowel de Europaweg-Griffeweg als Europaweg-Damsterdiep dat een auto-ontsluiting in de Oosterhamrikzone verlichting biedt op deze kruispunten. Door een volwaardige oostelijke ontsluiting te maken, ontstaat een aantrekkelijke route vanuit het oosten naar UMCG-noord. Daarnaast is het een nieuwe ontsluiting voor de wijken. Het verkeer uit de Oosterparkwijk kan gebruik maken van de nieuwe autoverbinding en hoeft niet meer via de druk belaste Petrus Campersingel en kruisingen in het carré te rijden. Hierdoor ontstaat er meer ruimte op de zuidelijke invalsroute voor verkeer naar de binnenstad en het UMCG en een betere doorstroming op de kruisingen. In juni 2016 wordt een principebesluit over de noodzaak van een autoverbinding via de Oosterhamrikzone aan uw raad voorgelegd.

5. Verbeteren Doorstroming kruispunt Bedumerweg – Sumatralaan

Ter optimalisatie van de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanuit noordelijke richting is een verbetering van de doorstroming op het kruispunt Bedumerweg – Sumatralaan nodig. Vanuit Groningen Bereikbaar, in het kader van functioneel beheer van verkeerslichten, is een schouw geweest op het kruispunt. Gekeken is hoe de verkeerslichten functioneren en wat er beter kan. Hieruit blijkt dat met een herprogrammering van het verkeerslicht de doorstroming kan verbeteren. Het verkeer vanuit de Asingastraat en de Sumatralaan kunnen apart van elkaar worden geregeld en krijgen niet meer tegelijkertijd groen. De kosten van de herprogrammering zijn €10.000,- en is op korte termijn uit te voeren. Dit maakt onderdeel uit van deze kredietaanvraag.

Onderzoeksbudget

Het beschikbare onderzoeksbudget is gebruikt voor onder andere:

- doorrekeningen in het verkeersmodel voor de kruising Europaweg-Griffeweg
- verkeerssimulatie van de kruising Europaweg-Damsterdiep
- ontwerp, kostenraming en advies voor maatregelen in de Zielstraweg.

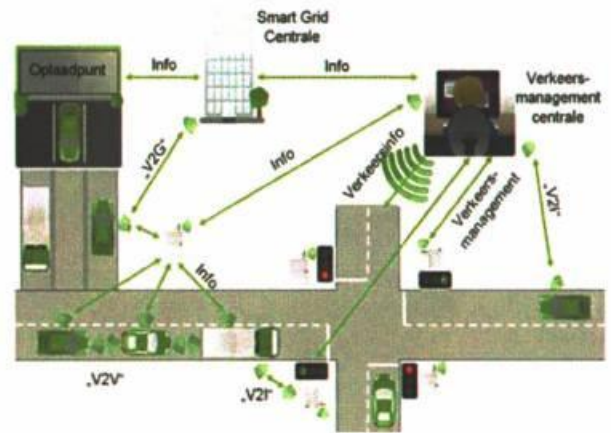
Het besteed budget is € 40.000,-. Deze kosten kunnen betaald worden uit de reguliere onderzoeksbudgetten, "overige verkeersbudgetten". Hiermee is er nog € 100.000,- beschikbaar voor investeringen.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

Via het landelijke programma Beter Benutten ITS werken we, ook in Groningen, aan een betere doorstroming op het wegennet. Zowel binnen als buiten de stad. Door "intelligentie" toe te voegen aan mobiliteit willen we reistijd van deur tot deur verkorten. De komende jaren worden intelligente transportsystemen (ITS) en diensten op grote schaal uitgerold, in meer regio's en met voldoende gebruikers.

C-ITS

Een van de grootste werksporen binnen het ITS programma is C-ITS. De ambitie van C-ITS is weggebruikers (connected of coöperatief) met elkaar te verbinden, waardoor we hen real time kunnen adviseren over rijtaken, zoals snelheid, rijstrookkeuze, in- en uitvoegen, werkzaamheden en gevaren. Zo anticiperen weggebruikers op het verkeer buiten hun gezichtsveld. Ook kunnen bepaalde weggebruikers voorrang krijgen op anderen, bijvoorbeeld bij intelligente kruispunten. Deze kruispunten weten niet alleen dat er verkeer aankomt, maar ook welk type verkeer en met welke bestemming. Zo kan het verkeerslicht iets langer groen blijven bij een zware vrachtwagen, zodat die minder vaak hoeft af te remmen en op te trekken. Hiermee voorkomen we extra uitstoot en stimuleren we de doorstroming. Ook fietsers en het openbaar vervoer kunnen prioriteit krijgen afhankelijk van locatie, traject en beleid van de gemeente.



Beoogde regionale situatie

C-ITS gaat bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer op de locaties die gelden als belangrijk knelpunt in ons regionale verkeersnetwerk, waaronder de kruispunten in de het Carré. De C-ITS toepassingen zorgen voor een betere communicatie tussen voertuigen en verkeersmanagementsystemen, zoals verkeerslichten. In het concept Regionaal Implementatieplan C-ITS voor de regio Groningen Assen is een aanzet gegeven voor de beoogde toepassingen per kruising. Een eerste doorrekening van de effecten laat zien dat dit pakket aan toepassingen positief bijdraagt aan de verkeersdoorstroming zowel binnen als buiten de stad.

Voor meer informatie over C-ITS kunt u ook kijken op <http://beterbenutten.nl/c-its>.

Planning

De planning is om dit jaar de landelijke ontwikkeling te doen voor de benodigde keten tussen verkeerslichten en voertuigen (via bijvoorbeeld mobiele telefoon, navigatie e.d.). Deze keten wordt ontwikkeld door verschillende marktpartijen samen. Als dit er is, kunnen de gewenste toepassingen/diensten per kruispunt worden geïmplementeerd. In 2017 staan de eerste toepassingen op straat, waarna een gefaseerde uitrol in het land zal plaatsvinden. De exploitatie van de toepassingen is tot 2020 door het Beter Benutten Vervolg programma gefinancierd.

Financiering en bijdrage gemeente Groningen

In de Bereikbaarheidsverklaring aan het begin van Beter Benutten Vervolg hebben de deelnemende regio afspraken gemaakt over de financiering van het totale ITS programma. Op basis hiervan ligt het landelijke ITS budget vast (ca. 70 miljoen euro). Dit budget bestaat uit een Rijksbijdrage en een regionale bijdrage, dat vervolgens verdeeld is over de verschillende werksporen. Binnen het werkspoor C-ITS betekent dit voor de regio Groningen Assen dat er een beschikbaar budget is van circa 1,5 miljoen euro, opgebouwd uit een rijksbijdrage van circa 0,7 miljoen euro en 0,8 miljoen euro regionale co-financiering. Na aftrek van de bijdrage aan de kosten voor de gezamenlijke/landelijke projectvoorbereiding en afsprakensets (o.a. het ontwikkelen en certificeren van nieuwe VRI architectuur), resteert het regionale C-ITS budget. Dit budget wordt ingezet voor o.a. het verbeteren van de doorstromingen op kruispunten in de regio, waarbij de grootste investering in de stad zal liggen. De komende jaren verwachten bij nagenoeg alle verkeerslichten in de stad Groningen C-ITS toepassingen te kunnen implementeren. Dit betekent een bijdrage aan het verbeteren van de doorstroming op alle (regionale) invalsroutes in de stad.

De partners in de regio (Groningen Bereikbaar, gemeenten en provincies) verzorgen de regionale co-financiering. Omdat een groot deel van de toepassingen in de stad worden geïmplementeerd is ook een bijdrage van de gemeente gevraagd. Ten behoeve van de regionale co-financiering van het ITS programma willen we daarom als gemeente Groningen 0,1 miljoen euro vanuit het budget voor de automaatregelen Netwerkanalyse inzetten. In dit raadsvoorstel wordt voor deze bijdrage krediet aangevraagd.

Doorstromingsmaatregelen onvoorzien

In het maatregelenpakket auto Netwerkanalyse Groningen-Assen zijn maatregelen opgenomen, die bijdragen aan de regionale bereikbaarheid, voor de aanvang van de Aanpak Ring Zuid gereed kunnen zijn en vanwege het beschikbare budget van beperkte omvang zijn. Ook tijdens de ombouw verwachten wij mogelijke knelpunten, die we nu nog niet kunnen overzien. Daarom stellen wij voor het overgebleven deel van het budget te reserveren voor onvoorziene maatregelen tijdens de ombouw. Hiermee zetten we het geld dus in voor maatregelen vóór en tijdens de ombouw. We vragen hiervoor krediet aan van €138.000,-- , om snel te kunnen handelen in onverwachte situaties. Wij houden uw raad op de hoogte van de besteding van dit geld.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De netwerkanalyse is tot stand gekomen na een uitgebreid traject door de Regio Groningen-Assen, waaraan twee provincies en twaalf gemeenten samenwerken. Naast vele ambtelijke bijeenkomsten en vergaderingen van Stuurgroep en Projectteams hebben er een aantal bijeenkomsten voor Raden en Staten plaatsgevonden. Bij de diverse bijeenkomsten zijn ook externe stakeholders uitgenodigd zoals Rijkswaterstaat, grote instellingen (UMCG, onderwijsinstellingen), Kamer van Koophandel en het Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen. Ook heeft er een online participatieproces plaatsgevonden voor het bereikbaarheidsdeel. Voor de bereikbaarheidsstrategie, de aanpak en de maatregelen die daar uit voort vloeien bestaat daarom breed draagvlak.

De maatregelen voor de Europaweg-Sontweg-Griffeweg zijn gezamenlijk met ARZ opgesteld. De participatie met de buurt hebben we gezamenlijk opgepakt. Er is gesproken met de bedrijven en investeerders in het Sontweggebied, buurtoverleg De Oosterpoort/De Linie/De Meeuwen/Europapark/Kop van Oost en de VVE Kop van Oost.

In het gehele onderzoek voor de kruising Damsterdiep-Europaweg en de ontsluiting van UMCG via de Zielstraweg is het UMCG betrokken geweest.

Op projectniveau worden bewoners, organisaties en andere belanghebbenden nog geïnformeerd over de te nemen fysieke maatregelen.

Financiële consequenties

Aanvullende maatregelenpakket Netwerkanalyse

Het totaal benodigde bedrag wordt gedekt uit de vrijval van middelen vanwege het niet doorgaan van de Regiotram. Het betreft in totaal 20 miljoen euro investering, wat gelijk staat aan 1,3 miljoen euro structurele middelen. Van de totale gemeentelijke bijdrage van 20 miljoen euro, is 10 miljoen euro bestemd voor diverse infrastructurele maatregelen:

Maatregelpakket	Investering (miljoen euro)	Raadsvoorstel
Basispakket Verkeersmanagement	2,92	uw raad: 29 januari 2014
Toegankelijke haltes 2014	1,0	uw raad: 27 november 2013
Aansluiting regionale fietsroutes	3,2	uw raad: 29 oktober 2014
Aanpak knelpunten auto van regionaal belang	2,88	uw raad: 29 oktober 2014
Totaal	10,0	

Investeringen automaatregelen

Van het totale pakket van 10 miljoen euro, heeft 2,88 miljoen euro betrekking op automaatregelen. De verdeling voor dit pakket is vastgesteld door uw raad op 29 oktober 2014 (kenmerk 4574615). Daarbij heeft u tevens een krediet beschikbaar gesteld van € 600.000,-- voor de uitvoering van deze automaatregelen.

Inmiddels is een bezuiniging van 1 miljoen euro doorgevoerd en bedragen de totale kosten voor automaatregelen nu nog 1,88 miljoen euro.

Naar aanleiding van de onderzoeken, de verdere uitwerking van maatregelen en de bezuinigingen stellen wij een nieuwe verdeling voor en vragen we uw raad een aanvullende krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de maatregelen.

Maatregel (bedragen in miljoen euro)	Oude verdeling: (kenmerk 4574615)	Bezuiniging	Eerdere Krediet- aanvraag	Nieuwe verdeling	Deze kredietaanvraag
Auto					
Noordelijke Ringweg/Zonnelaan	0,5		0,5	1,5 (1,0 reserveren)	
Doorstroming Laan Corpus den Hoern	0,2	0,2	0,2	-	
Onderzoeksbudget	0,1		0,1	-	
Oostelijke Ringweg/Driebond				0,032	
Optimalisatie Carré				0,1	0,1
Bedumerweg/Sumatralaan	2,1			0,01	0,01
(Doorsteek Pop Dijkemaweg)		0,6		-	
Rotondes Hoogkerk		0,2		-	
Beter Benutten Vervolg - ITS				0,1	-
Doorstromingsmaatregelen onvoorzien				0,138	0,138
Subtotaal auto	2,9*	1,0	0,80	1,88	0,248

In het beschikbaar gestelde krediet van € 600.000,- (29 oktober 2014, kenmerk 4574615), is voor het onderzoeksbudget € 100.000,- gereserveerd. Gelet op voorgaande stellen wij voor deze € 100.000,- in te zetten voor "Beter Benutten Vervolg - ITS".

Daarnaast stellen wij voor 1,0 miljoen euro extra te reserveren voor de aansluiting Noordelijke Ringweg, waarbij deze maatregel en de financiering mee worden genomen in het totaalplan van Zernike. Voor de oostelijke rotonde Driebond wordt € 32.000,- gereserveerd. Voor beide wordt vanuit de projecten een separate kredietaanvraag gedaan.

Kredietaanvraag

In aanvulling op het beschikbaar gestelde krediet van € 600.000,- stellen we uw raad nu voor een krediet van € 248.000,- te verlenen voor "optimalisatie Carré", "Bedumerweg – Sumatralaan" en "doorstromingsmaatregelen onvoorzien". De structurele kapitaallasten van € 12.400,- worden gedekt uit extra beleidsmiddelen bereikbaarheid, zoals opgenomen in de gemeentebegroting 2016.

Financieel risico

Zoals ook in het eerdere raadsvoorstel (29 oktober 2014, kenmerk 4574615) is omschreven wordt met een aanvullend maatregelenpakket door provincie en gemeente Groningen invulling gegeven aan de ambities uit de Netwerkanalyse. Deze aanvullende maatregelen bedragen in totaal 95 miljoen euro: 75 miljoen euro van de provincie Groningen en 20 miljoen euro van de gemeente Groningen. Het overgrote deel hiervan is bedoeld voor uitvoering van de HOV-visie. Het beschikbare gemeentelijke budget van 20 miljoen euro is aangemerkt als een gesloten financieringssysteem, waarbij eventuele overschotten / tekorten worden verrekend binnen het totale -maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen (Kredietaanvraag HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen - Assen (ambitieniveau 1 en 2 bus, 27 november 2013, RO13.3977088).

Gezien de gesloten financiering kunnen financiële tegenvallers binnen het totaal beschikbare budget worden opgevangen. Dit kan effect hebben op de projecten die uitgevoerd kunnen worden, maar voor het geheel geldt dat geen sprake is van een financieel risico voor de gemeente Groningen. We houden daarom voor deze projecten geen risicobuffer aan.

Vooraankondiging actualisatie kredieten

Voor de onderdelen uit de netwerkanalyse zijn in de afgelopen periode voor de verschillende onderdelen kredieten aangevraagd: OV, fiets, auto en DVM. Binnenkort willen we uw raad een totaaloverzicht geven met een actualisatie van alle onderdelen van de investeringen in het kader van de netwerkanalyse.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging Investerings 2016 Kredietaanvraag maatregelen auto Netwerkanalyse Groningen-Assen

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Ontwikkeling en Uitvoering
Titel Raads- / Collegevoorstel	Kredietaanvraag maatregelen auto Netwerkanalyse Groningen-Assen
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016-2017
Soort wijziging	Investing

Financiële begrotingswijziging							Bedragen x 1.000 euro	
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren		
07. Verkeer	07.3 Auto	SO Ontwikkeling en Uitv	I	248		-248		
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				248	0	-248		

Begrotingswijziging 2016 Kredietaanvraag maatregelen auto Netwerkanalyse Groningen-Assen

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Ontwikkeling en Uitvoering
Naam voorstel	Kredietaanvraag maatregelen auto Netwerkanalyse Groningen-Assen
Besluitvorming (orgaan)	Raad
Incidenteel / Structureel	S
Soort wijziging	Explicite

Financiële begrotingswijziging							Bedragen x 1.000 euro			
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	Saldo na res. mut.	
07. Verkeer	07.3 Auto	SO Ontwikkeling en Uitv	S	13		-13			-13	
12. College en raad	12.1 College en Raad	Concerntaf	S	-13		13			13	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				0	0	0	0	0	0	

Overige consequenties

FietsEffectAnalyse (FEA)

Voor de maatregelen, waar krediet voor wordt aangevraagd, is een FEA uitgevoerd.

- Europaweg-Damsterdiep: De dynamische verwijziging gekoppeld aan het verkeersaanbod in de Zielstraweg heeft geen directe gevolgen voor de fiets, wel indirect. Het doel van de maatregel is het eerder sturen van verkeer als de Zielstraweg vol staat om terugslag op het kruispunt Europaweg-Damsterdiep te voorkomen. Minder terugslag zorgt voor betere doorstroming op het kruispunt, ook voor de fiets.
- Bedumerweg-Sumatralaan: door de herprogrammering van het verkeerslicht ontstaat er een betere afwikkeling op het kruispunt. Hierdoor ontstaat minder wachttijd voor al het verkeer, ook voor de fietsers.
- ITS: een onderdeel van het programma ITS is slimme kruispunten. Ook toepassingen voor de fiets kunnen aan de verkeerslichten worden toegevoegd. Hiermee is het bijvoorbeeld mogelijk prioriteiten voor de fietsers te geven. Ook kan bijvoorbeeld het verkeerslicht afgestemd worden op een groep fietsers, die al verder voor het kruispunt wordt gesignaleerd, en groen krijgt als het bij het verkeerslicht aankomt.

Er zijn verder geen overige consequenties.

Vervolg

De projecten waar krediet voor wordt verleend, worden opgestart en zijn dan beschikbaar voordat de grootscheepse wegwerkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid starten. Voor het project Noordelijke ringweg-Zonnelaan komen we in het najaar bij uw raad terug en voor de oostelijke rotonde bij aansluiting Driebond aan het einde van het jaar.

Het maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen is aangemerkt als sleutelproject. De in dit raadsvoorstel beschreven projecten worden hier aan toegevoegd. Hierdoor wordt uw raad periodiek op de hoogte gesteld van de vorderingen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink