

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1574215

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011

Groningen,

Aan de raad,

1. Inleiding.

Hierbij bieden wij u het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 aan.

1.1 Beleidskader.

In april 2007 heeft u de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" vastgesteld. Hierin staat het beleid dat wij de komende periode voorstaan.

Onze doelstellingen uit de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" betekenen fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri en Regiotram) en maximaal benutten van de potentie van P+R. Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegstelsel verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. Voor de hoofdwegen (ringwegstelsel) zetten we in op een uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobility op te vangen in zicht. Daar is ons devies, regionaal openbaar vervoer tot in de stad en ketenmobiliteit (P+R). En we geven de verkeersveiligheid een impuls door veel aandacht voor verkeerseducatie en 30 km/h gebieden.

De nota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" vormt de belangrijkste onderlegger voor de Meerjarenprogramma's Verkeer en Vervoer. In bijlage 1 is de tekst van de beleidsnota "Groningen: Duurzame Mobiliteit" opgenomen.

Het programma Verkeer en Vervoer en het programma van de Duurzaamste Stad zijn op elkaar afgestemd. Een fors aantal projecten binnen het programma Verkeer en Vervoer, denk aan stimuleren fietsgebruik, een toekomst OV-systeem, P+R e.d., past binnen de ambities om de duurzaamste stad te worden.

Op bijgevoegde CD-ROM treft u een overzicht aan van alle verkeers- en vervoersprojecten in de stad. Dit overzicht is ook via de gemeentelijke internetpagina beschikbaar. Het interactieve projectenoverzicht wordt in principe elk jaar met het opstellen van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer geactualiseerd. Mochten er lopende het jaar significante ontwikkelingen zijn, dan passen we de site tussentijds aan.

1.2 Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

In het Meerjarenprogramma geven we ieder jaar inzicht in de voortgang van de uitvoering van de infrastructuur- en verkeersprojecten. Bovendien geven we de stand van zaken rond de financiële dekking van deze projecten en mogelijke knelpunten weer. Het Meerjarenprogramma heeft daarmee een voortschrijdend karakter.

De projecten tot en met het jaar 2008 zijn hard voor wat betreft financiering en planning en in overeenstemming met de besluiten die uw raad bij de begrotingsbehandeling 2008 en in eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten voor de jaren daarna baseert het programma zich op schattingen. Op basis van toekomstige begrotingen na 2008 wordt jaarlijks het Meerjarenprogramma aangepast. Ook ten aanzien van (geschatte) kosten en mogelijke medefinanciering door andere overheden en subsidies is er vaak sprake van een momentopname. Veranderingen hierin beïnvloeden uiteraard het programma. Uw raad wordt, wanneer zich dat voordoet, op projectniveau en in het eerstvolgende Meerjarenprogramma geïnformeerd.

1.3 Staat V 2007.

In februari 2006 heeft u besloten dat wij één keer per jaar een rapportage aan u uitbrengen over de lopende projecten in het programma Verkeer en Vervoer, de zogenaamde staat V. Voor de projecten Van Ketwich Verschuurlaan, 30 km verkeersmaatregelen, 30 km Engelbert en kleine infrastructuur maatregelen is krediet verstrekt, maar die staan nog niet in de Staat V, omdat er geen (materiële) uitgaven in 2007 gedaan zijn. Een beschrijving van deze projecten is wel opgenomen in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Gezien de overlap met de inhoud van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer bieden wij u beide nota's gelijktijd aan.

Dit betekent ook dat het Meerjarenprogramma summier is op die onderdelen die in de Staat V zijn opgenomen. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer concentreert zich op ontwikkelingen binnen het programma, projecten die in studie zijn en nog te starten activiteiten en projecten. Tevens is er een aantal verkeersprojecten die onderdeel zijn van grote projecten en middels de Staat P worden verantwoord.

2. Investeringsbeeld 2008-2011.

2.1 Keuzes gemeentebegroting.

Met de begroting 2007 zijn nieuwe middelen beschikbaar gekomen voor fiets-projecten en (kleine) verkeersprojecten. Voor fietsmaatregelen is € 6 miljoen (€ 3 miljoen incidenteel in 2007 en 2009) beschikbaar. Voor overige verkeersmaatregelen is in de periode 2007-2010 jaarlijks € 100 duizend structureel beschikbaar. Een groot deel van de kleine en middelgrote verkeers- en vervoersprojecten van de komende periode wordt hieruit gefinancierd.

Met de begroting 2008 zijn middelen beschikbaar gekomen voor het opknappen van de Diepenring (€ 2,25 miljoen), een fietsenstalling in de Oostwand van de Grote Markt (€ 3,35 miljoen), planvorming van het Stationsgebied Zuid (€ 500 duizend in 2008 en € 500 duizend in 2009) en is dekking geregeld voor onze jaarlijkse bijdrage aan de ringwegprojecten (in 2010 € 350 duizend en vanaf 2011 € 454 duizend).

2.2 BDU.

In de dekkingsvoorstellen is er rekening meegehouden dat structureel BDU-middelen beschikbaar zijn. In 2008 en 2009 hebben wij de zekerheid over een vaste bijdrage uit de BDU. Dit vaste bedrag is gebaseerd op ons deel in het peiljaar 2004 van € 3.769.511,-- maar stijgt geïndiceerd. De BDU is een 50% subsidieregeling. Omdat niet alle kosten declarabel zijn, zoals plankosten, betekent dat jaarlijks *minimaal* hetzelfde bedrag aan eigen middelen tegenover dit BDU-bedrag moet staan. Gemakshalve gaan wij uit van een verhouding 60% eigen middelen en 40% BDU.

Sinds 2001 is in onze jaarlijkse BDU aanvraag een bedrag van € 454.000,-- voor de aanpak van de ringwegen opgenomen. Ook de komende jaren is dit een vast onderdeel van BDU-aanvraag. De afgelopen jaren was de Berlagebrug een fors aandeel van de BDU-aanvraag (€ 7,65 miljoen verspreid over de periode 2005 tot en met 2008). In BDU 2008 is daarvoor het laatste deel aangevraagd en toegekend.

2.3 ZZL Alternatief pakket.

Eind 2007 werd duidelijk dat het kabinet de Zuiderzeelijn definitief afwijst. Dit betreuren wij omdat deze snelle openbaar vervoerlijn het noorden meer economische en sociale verbondenheid had gegeven met de Randstad. Dat was goed voor het noorden maar ook voor Nederland.

Met het wegvallen van de Zuiderzeelijn komt er financiering vrij voor projecten in het noorden. In totaal is voor het alternatieve pakket, het zogenaamde regiospecifieke pakket (RSP), € 2,63 miljard beschikbaar waarvan € 1,96 miljard door het Rijk en € 0,67 miljard door de decentrale overheden in het noorden wordt ingebracht. Bovenop het RSP is er € 200 miljoen door het Rijk vanuit het MIRT voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg ter beschikking gesteld. In het RSP zit een breed scala van projecten op gebied van bereikbaarheid en economie, verspreid over de provincies Friesland, Groningen en Drenthe. De bereikbaarheidsprojecten met een directe relatie met onze stad zijn:

- Aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Qliners Heerenveen-Groningen.
- Kolibri eerste fase*.
- Groningen Centrale Zone.
- Spoorlijn Heerenveen-Groningen.
- Spoorlijn Leeuwarden-Groningen.

** Onderdeel van Kolibri eerste fase is een substantieel bedrag voor de Regiotram. Hierdoor wordt realisatie van een tweede tramlijn na CS-Zernike opportuun.*

Momenteel overstijgen de kosten de dekking en wordt er onderling tussen de noordelijke decentrale overheden en met het Rijk onderhandeld over de definitieve

invulling van het pakket. Deze ontwikkeling maakt dat in ieder geval de infrastructuurprojecten met topprioriteit: Regiotram en Zuidelijke Ringweg, dicht bij een definitieve financiering zijn. De planvorming en uitvoering van deze twee grootschalige projecten is zo de komende periode een prominent onderdeel binnen het programma Verkeer en Vervoer.

3. Het Meerjarenprogramma 2008-2011.

In het Meerjarenprogramma 2008-2011 zijn de projecten opgenomen uit de nota Groningen: Duurzame mobiliteit.

Het programma bestaat uit een lijst projecten, ingedeeld in categorieën, met een globale planning naar uitvoeringsjaar en een beeld van de dekkingsmiddelen (Nieuw Beleid, OZB, BDU, e.d.) per project. Ook zijn projecten opgenomen, waarvan de uitvoering en financiering vooral een verantwoordelijkheid is van Rijk en/of provincie, maar die grote invloed hebben op het Groningse verkeersnetwerk. Tot slot zijn integrale projecten opgenomen die een belangrijk verkeersaspect hebben.

Het programma verkeer en vervoer is ingedeeld in de volgende categorieën:

1. Fiets.
2. Openbaar Vervoer.
3. Auto.
4. Parkeren.
5. Goederenvervoer.
6. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding).

In de bijgaande tabellen is voor alle projecten binnen de 6 genoemde categorieën de globale planning weergegeven (wit = planvorming, zwart = uitvoering), het krediet- of investeringsbedrag en de dekking. Vanzelfsprekend zijn investeringsbedragen, waarvoor nog geen krediet beschikbaar is gesteld, gebaseerd op voorlopige ramingen en zijn de aangegeven dekkingsmiddelen voor de jaren 2009 en verder onder voorbehoud. De dekkingsmiddelen voor de jaren tot en met 2008 zijn conform de begroting.

Voor de afzonderlijke projecten binnen het programma geldt dat op het moment dat het plan, de kosten en eventuele externe dekkingsmiddelen gedetailleerd zijn gespecificeerd, een raadsvoorstel aan u wordt voorgelegd. Op dat moment stelt uw raad het krediet definitief ter beschikking.

4. Fiets.

4.1 Fietsstroken Roderwolderdijk.

De financiering van deze fietsstroken vindt plaats uit de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort. De uitvoering is gestart en oplevering is in 2008.

4.2 Fietsbrug ACM.

Zie Staat V 2007.

4.3 Fietsbrug Aduarderdiep.

Zie Staat V 2007.

4.4 Fietsstroken Iepenlaan.

Zie Staat V 2007.

4.5 Fietsprojecten gefinancierd uit andere projecten.

In het programma staat een aantal maatregelen opgenomen, waarvoor vanuit het programma Verkeer en Vervoer geen specifieke dekking wordt geregeld. Dekking vindt plaats vanuit diverse exploitaties of door het meeliften met grootschalige projecten. Het betreft:

1. fietspad A7 Piccardthof (dekking: onderdeel van het Langmanpakket);
2. asfaltering fietspaden Noordelijke Ringweg beide zijden en asfaltering tunnel Bedumerweg (dekking: onderdeel van de reconstructie Noordzeebrug en Bedumerweg);
3. fietspad de Verbetering (dekking: exploitatie Noordzuidroute);
4. fietstunnel Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort (dekking: exploitatie Meerstad);
5. fietsbrug Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond (nog geen dekking);
6. fietstunnel Helperzoom-Europapark onder het station Europapark (dekking: exploitatie Europapark);
7. fietsbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea (nog geen dekking);
8. fietstunnel Meeuwerderweg (dekking: exploitatie Europapark).

Ad 4) De fietstunnel Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort is onderdeel van het bestek Euvelgunnetracé, wordt in 2008 uitgevoerd en is bij de oplevering van het Euvelgunnetracé beschikbaar.

Ad 6) De uitvoering van het permanente Station Europapark loopt achter op de planning in het vorige Meerjarenprogramma. Daarmee is ook de planning voor de fietstunnel tussen Helperzoom en Europapark naar achter geschoven.

Ad 8) De uitvoering van de fietstunnel onder Zuidelijke Ringweg start in 2008 en oplevering is naar verwachting ook in 2008. De kosten bedragen € 2 miljoen en worden gedekt door de exploitatie Europapark.

4.6 Stadfietsen.

In het kader van het project Stadsfietsen is in 2007 een proef gehouden met gratis bewaakte stallingen, spitsrekken en rode lopers in de binnenstad. Doelstelling was om zonder restrictieve maatregelen enige ordening in de grote aantallen gestalde fietsen in de binnenstad te brengen en zo weer vrij baan te geven aan de voetgangers. De proef is geëvalueerd en het voorstel voor vervolg wordt in maart aan u voorgelegd.

4.7 Fietsparkeren in de wijken.

In de oude wijken, waar de ruimte op de trottoirs beperkt is en de huizen veelal niet over een achterom beschikken naar een schuur, is een grote druk van gestalde fietsen op de openbare ruimte zichtbaar. In de nota Duurzame Mobiliteit kondigen wij aan op zoek te gaan naar oplossingen. Door grote werkdruk heeft de geplande voorbereiding in 2007 en uitvoering in 2008 niet plaatsgevonden. De planning schuift een jaar op; hierbij gaan wij in gesprek met de wijken naar oplossingen zoeken.

4.8 Maatregelenpakket Stap Op Deel 1.

De planvorming voor de fietsbrug Plataanlaan is eind 2007 gestart. In de BDU voor 2008 is € 1,2 miljoen toegekend aan de fietsbrug Plataanlaan, waarmee het beoogde BDU-deel binnen is. Begin 2008 komen wij met een aanvraag voor een voorbereidingskrediet.

De planvorming voor het fietspad Duinkerkenstraat en het fietspad Antwerpenlaan begint in 2008.

De overige onderdelen van Stap Op zijn in 2007 opgepakt. Zie Staat V 2007.

4.9 Maatregelenpakket Stap Op Deel 2.

De maatregelen Stap Op Deel 2 staan indicatief in het programma. Medio 2008 wordt een nadere invulling gegeven aan dit maatregelenpakket, waarbij wederom ruimte is voor wensen van Stadjers. Medio 2008 komen wij daarover met een voorstel aan uw raad.

5. Openbaar Vervoer.

5.1 Tram CS-Zernike en Regiotram.

Sinds september 2007 is het projectbureau Regiotram gestart. De Regiotram is nadrukkelijk onderdeel van het programma Verkeer en Vervoer. De ontwikkelingen rond de tram gaan snel en kennen een eigen dynamiek, waarbij de verantwoording separaat richting uw raad verloopt. In april worden de denklijnen van het projectbureau Regiotram publiek.

5.2 Busbaan Peizerweg.

OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg).

Het ontwerp voor een busbaan langs de Koeriersterweg over het NS-terrein tot aan de Paterswoldseweg is gereed. In mei 2008 wordt het plan aan u voorgelegd, waarbij de kosten binnen de gestelde € 2,4 miljoen liggen. De uitvoering vindt in 2008 en 2009 plaats. Zie ook Staat V 2007.

OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg-Emmaviaduct).

In 2005 is een globale verkenning uitgevoerd voor het gedeelte tussen de kruising Koeriersterweg-Paterswoldseweg en het Hoofdstation. De destijds voor de hand liggende oplossing was een route over het Nelfterrein en een brug over het Noord-Willemskanaal om vervolgens gebruik te maken van het Emmaviaduct. De kosten voor dit project zijn in de verkenning globaal geraamd op € 8 miljoen, waarbij een aantal onderdelen niet is beschouwd.

In de zomer van 2007 is nogmaals naar deze variant gekeken, waarbij een aantal niet eerdere voorziene vragen naar boven kwam op vooral nautisch gebied. De complexiteit van dit project maakt dat wij nu uitgaan van een hoger budget. Vanuit het regiofonds was al € 4 miljoen beschikbaar. In het vorige Meerjarenprogramma gingen we uit van € 4 miljoen uit eigen middelen (OV-voorziening) en BDU. In het kader van de quickwins fase 2 van het Rijk is via de regio met succes € 4 miljoen subsidie aangevraagd, waardoor er nu een totale dekking ligt van € 12 miljoen. Gezien de complexiteit

denken wij medio 2009 een plan aan u te kunnen presenteren. De uitvoering van dit laatste onderdeel van de HOV-as west en daarmee de afronding van de totale busbaan staat gepland in 2011.

In 2007 is in het kader van de BDU 2008 met succes € 1,23 miljoen BDU voor dit project aangevraagd. In totaal zetten wij in op een BDU-aandeel van € 2 miljoen.

5.3 Station Europapark.

Vanaf 1 oktober 2007 is het tijdelijke station Europapark geopend. Voor het permanente station was de oorspronkelijke planning openstelling in december 2010. De huidige planning laat zien, dat dit waarschijnlijk niet gehaald kan worden. De opening wordt nu in december 2011 voorzien. In het voorjaar ontvangt u van ons een voorstel waarin de stand van zaken wordt toegelicht en wordt ingegaan op de financiële dekking die wij voor ogen hebben.

5.4 Toegankelijkheid haltes.

Om de komende jaren het openbaar vervoer in de stad toegankelijker te maken voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders met kinderwagens willen wij de toegankelijkheid van veel haltes verbeteren. Ook in 2008 gaan we hier mee verder. Zo worden zeven haltes aan het Gedempte Zuiderdiep en twee haltes aan de Munnekeholm verhoogd, zodat een gelijkvloerse instapmogelijkheid ontstaat. De totale kosten van deze maatregel bedragen circa € 190.000,--, waarvan € 55.000,-- komt van subsidie provincie, € 35.000,-- vanuit het regiofonds en € 44.000,-- vanuit het OV-bureau. In maart leggen wij hierover een voorstel aan u voor.

5.5 Dynamische reisinformatie.

In de nota Duurzame mobiliteit stellen we ons tot doel om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger deze informatie worden gegeven. Wij willen in ieder geval op de belangrijkste knooppunthaltes in de stad een dergelijk systeem introduceren. Hiervoor is € 300.000,-- eigen middelen OV- voorziening beschikbaar. In 2008 wordt dit samen met het OV-bureau opgepakt.

5.6 Bijdrage projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Er lag een langjarige afspraak dat alle partners bijdragen aan de projectorganisatie van de Zuiderzeelijn. Ons aandeel daarin was jaarlijks € 30.000,--. Dekking voor de periode t/m 2010 werd gevonden binnen het programma Verkeer en Vervoer budget verkeersmaatregelen-reconstructies. Nu de Zuiderzeelijn definitief van de baan is en de projectorganisatie wordt opgeheven, vervalt vanaf 2008 deze claim. De resterende € 90.000,-- uit het budget verkeersmaatregelen-reconstructies wordt ingezet op kleine verkeers- en verkeersveiligheidsprojecten.

6. Auto.

6.1 Reconstructie knoop Noordelijke Ringweg/Westelijke Ringweg.

Zie Staat V 2007.

6.2 Reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg.

Zie Staat V 2007.

6.2 Oostelijke Ringweg.

Er ligt een afspraak met de provincie om naar analogie van de Westelijke en Noordelijke Ringweg in de periode 2001-2009, ook in de periode 2010-2014 middelen te sparen voor het opwaarderen van de Oostelijke Ringweg. Voor de gemeente gaat het om een bedrag van € 454.000,-- eigen middelen en € 454.000,-- BDU. De provincie heeft de Oostelijke Ringweg van het Rijk in beheer en daarbij is een afkoopsom meegegeven door het Rijk. Deze afkoopsom, samen met het gezamenlijke spaarbedrag over die periode, vormt de basis om de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers te maken. In 2007 is begonnen aan het opstellen van een eindbeeld voor een ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg. In de tweede helft van 2008 presenteren wij u dit eindbeeld. Daarna start een gefaseerde uitvoering van het ongelijkvloers maken van de kruisingen.

6.3 Langmanpakket en Euvelgunnetracé.

Zie Staat V 2007.

6.4 Berlagebrug.

Zie Staat V 2007.

6.5 Sontbrug.

De aanpak van de Eemskanaalzone valt uiteen in een tweetal hoofdcomponenten: de herontwikkeling van deelgebieden en de aanleg van infrastructuur. De deelgebieden worden volgens de afgesproken fasering in voorbereiding en uitvoering genomen. De aanleg van de infrastructuur moet op een andere manier gefinancierd worden. Zo wordt de Berlagebrug volledig uit eigen middelen en BDU betaald. De overige infrastructuur zal voor een substantieel deel moeten worden bekostigd uit exogene middelen in de vorm van subsidies, maar vooral vanuit de reservering die in de exploitatieopzet van Meerstad is gedaan. In 2007 is duidelijk geworden dat de financiering mogelijkheden biedt om al tussen 2011 en 2013 een substantieel deel van de infrastructuur uit te voeren. Daarmee kan de Sontbrug eerder worden uitgevoerd. In december 2007 heeft u een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor dit project.

6.7 Afmaken Noordzuidroute.

De Noordzuidroute wordt de komende jaren in samenhang met de nieuwe woonwijk De Held III en de reconstructie Reitdiepplein voltooid. De realisatie van de Noordzuidroute binnen De Held III is onderdeel van de bouwexploitatie van dit project. Voor het resterende deel (tussen De Held III en de Friesestraatweg) is een kostprijs geraamd van € 1,3 miljoen. Vanuit de nota nacalculaties 2002 en 2005 is € 900.000,-- bestemd voor dit project. Een tekort van € 400.000,-- resteert. Hiervoor wordt BDU aangevraagd.

6.8 Aansluiting Westpoort op A7.

Voor het bedrijventerrein Westpoort wordt een nieuwe verkeersaansluiting op de A7 gemaakt. Hiermee wordt Westpoort ontsloten. De werkzaamheden zijn eind 2005 gestart. De planning is gericht op ingebruikname van de nieuwe wegverbinding in

2010. De dekking vindt plaats vanuit de exploitatie van Westpoort.

6.9 Ontsluiting Martiniziekenhuis.

De nieuwe ontsluiting van Martiniziekenhuis wordt momenteel uitgevoerd, waarbij de fietsstroken langs de Van Swietenlaan gereed zijn; de ontsluitingsweg en busbaan over het terrein zijn nagenoeg gereed. De busbaan over het ziekenhuisterrein wordt eind 2008 in gebruik genomen en aan de westkant van de Paterswoldseweg zijn fietsvoorzieningen gekomen.

6.10 Binnenstad Zuidoost.

Autoluwe Steentilstraat.

In mei 2007 is het Damsterdiep tijdelijk afgesloten geweest. Dat was een testcase voor de huidige situatie, waarbij het Damsterdiep lange tijd is afgesloten. Uit deze testcase bleek dat de verwachte extra drukte op de Steentilstraat niet optrad en dat de straat daarom geen noodzakelijke omleidingsroute is. Daarmee is het argument vervallen om te wachten met het herinrichten van de Steentilstraat als autoluwe straat tot na de oplevering van het Damsterdiep. Wij hebben het voornemen deze maatregelen naar voren te schuiven, zodat bij de oplevering van het Damsterdiep ook de looproute naar de binnenstad via de Steentilstraat op orde is. Er ligt een dekking van € 200 duizend uit het budget kleine reconstructies en verkeersmaatregelen.

Herinrichting Diepenring.

Ten aanzien van de reconstructie noordelijke en oostelijke Diepenring geldt dat de uitvoering gekoppeld is aan de realisatie van de Damsterdiepgarage. De voortgang bij de Damsterdiepgarage maakt dat de planvorming voor dit project in 2008 kan beginnen. In het kader van de begroting 2008 is hiervoor door u € 2,25 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervoor wordt een eerste fase van de Diepenring heringericht. De komende periode ligt de focus op het opstellen van visie op de Diepenring die ook doorvertaald worden naar de latere fases in de uitvoering. Gezien de samenhang van beide projecten en de ideeën om het Kattendiep aantrekkelijker te maken, beschouwen wij dit project onder één noemer: Binnenstad Zuidoost. Recent heeft u hierover van ons een brief ontvangen.

6.11 Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn.

De doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn (nabij het Noord-Willemskanaal) en de Van Ketwich Verschuurlaan willen we verbeteren. Ter beperking van het aantal onnodige stops worden de verschillende verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan beter op elkaar afgestemd. Ook wordt bekeken of het met minder kruispunten kan en of de vormgeving kan worden verbeterd. Vanuit het budget verkeersmaatregelen-reconstructies en BDU reserveren wij € 1 miljoen voor dit project. In 2008 wordt een voorstel uitgewerkt en aan u voorgelegd.

6.12 Planstudie Zuidelijke Ringweg.

In 2007 is een MIT verkenning uitgevoerd onder leiding van Rijkswaterstaat Noord Nederland in samenspraak met de provincie en ons. Hiermee hebben we voldaan aan de eis van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om een verkenning conform de richtlijnen van het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT). Een MIT

verkenning is nodig om de vervolgstap te mogen maken naar een planstudie, waarbij de tracés/oplossingen minutieus worden uitgewerkt en beoordeeld op alle relevante aspecten waaronder milieu. Een inspraaktraject hoort hier ook bij. Wij hebben u het rapport van de MIT verkenning toegestuurd. Nu uit het RSP en MIRT geld beschikbaar komt voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg start in 2008 de planstudie. Dit is een zorgvuldig en langdurig proces van ongeveer twee jaar. Al met al kan worden geconcludeerd dat na jaren van discussie een structurele oplossing van € 600 miljoen voor de bestrijding van capaciteitsproblemen van de Zuidelijk Ringweg dichtbij is.

6.13 Regattaweg.

Tijdens de inspraakavond over de geplande ontwikkelingen rond de Waterknoop werd door omwonenden specifiek ingezoomd op het kruispunt Regattaweg/Pop Dijkemaweg/Rijksweg. De problemen op dit punt spitsen zich toe op de verkeersveiligheid en doorstroming. Een eerste verkenning van de problematiek laat zien dat met een gering aantal aanpassingen de verkeersveiligheid op dit punt kan worden verbeterd en de doorstroming geoptimaliseerd. Een eerste schatting van de kosten voor de benodigde maatregelen is geraamd op circa € 250.000,--. In 2008 wordt het project verder uitgewerkt. De dekking staat vooralsnog pm.

7. Parkeren.

7.1 Parkeergarage Damsterdiep.

Zie Staat V 2007.

7.2 Parkeergarage CiBoGa.

Zie Staat V 2007.

7.3 Parkeergarage Forum.

In het kader van de Grote Markt Oostzijde wordt de huidige Nabergarage opgeheven en vervangen door een nieuwe garage onder het Forum. Een grootschalige fietsenstalling is onderdeel van de garage. In de begroting van 2008 heeft u € 3,35 miljoen ter beschikking gesteld voor de fietsenstalling Oostwand. De omvang van de stalling wordt de komende periode onderzocht en voor de zomer bieden wij u hierover een voorstel aan.

7.6 P+R Euroborg.

Sinds december 2007 is er een P+R-halte ingericht aan de Bornholmstraat nabij het tijdelijke parkeerterrein P3 en rijdt er een P+R-bus. Momenteel worden voorbereidende werkzaamheden verricht en 1 maart 2008 start het ombouwen van P3 tot een kwalitatief hoogwaardig P+R-terrein. Rond de zomer is het project en daarmee de eerste fase van dit project gereed. In de tweede fase wordt er een directe aansluiting op de A7 gemaakt en het aantal parkeerplaatsen vergroot.

7.7 P+R Haren.

In december 2007 is het transferium in gebruik genomen en rijdt er een speciale P+R-bus die na het station en centrum doorrijdt naar P+R Euroborg. In 2008 vinden er nog afrondende werkzaamheden plaats aan het transferium.

7.8 P+R Hoogkerk.

In 2007 is na een moeizame periode van enkele jaren een doorbraak bereikt op het transferium Hoogkerk. Het ontwerp is vastgesteld en de financiering is rond. In totaal gaat het om een budget van € 14 miljoen dat uw raad in december 2007 ter beschikking heeft gesteld. Nadat de bestemmingsplanprocedure is doorlopen, start de uitvoering eind 2008. Opening van P+R Hoogkerk is voorzien in 2010.

7.9 P+R Zernike.

In het eindbeeld van onze P+R-voorzieningen ligt de P+R Zernike dicht op de toe- en afrit van de Noordelijke Ringweg en wordt die bediend door de tram. Nu de besluitvorming over de tram CS-Zernike heeft plaatsgevonden, is er zekerheid over de komst van de P+R Zernike bij de Noordelijke Ringweg. Wij staan daarom een versnelde realisatie van dit terrein voor, dat alvast wordt bediend met de bestaande buslijnen naar Zernike. Vooralsnog denken wij aan een investering van € 3,5 miljoen. Door het inzetten van het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies gecombineerd met BDU is het mogelijk een bedrag van tussen de € 2,5 en € 3 miljoen te reserveren. Het realiseren van P+R-voorzieningen is een speerpunt in het regionale beleid. Daarom willen wij een claim bij het regiofonds doen voor de resterende financiering. Het project wordt in het voorjaar van 2008 gestart in samenspraak met het projectbureau Regiotram.

8. Goederenvervoer.

8.1 Stadsdistributie binnenstad.

In het kader van de Binnenstadvisie wordt een voorstel uitgewerkt. De lijn daarbij is geen uitbreiding van venstertijden, geen verruiming van regels rond ontheffingen en vooralsnog geen selectief toegangssysteem.

9. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding).

9.1 Afronden 30 km/h gebieden w.o. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd.

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig" met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken. Dit traject is in de stad grotendeels afgerond. In 2008 voeren wij een quickscan uit of de huidige inrichting voldoet en naar nog resterende gebieden; waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. De Kerkstraat wordt daarbij in ieder geval nader beschouwd. In de M.L. Kinglaan worden de drempels in 2008 vervangen.

Conform Duurzaam Veilig worden de dorpskernen Engelbert, Middelbert en Dorkwerd als 30 km/h gebied ingericht. Voor Dorkwerd is in samenspraak met de bewoners in 2007 een plan gemaakt dat in 2008 wordt uitgevoerd. De planning van de 30 km/h gebieden in Engelbert en Middelbert loopt uit door capaciteitsproblemen. In 2008 worden voor deze kernen plannen opgesteld en de bedoeling is om die in 2009 uit te voeren. In 2007 is in het kader van de BDU 2008 met succes € 350.000,-- BDU aangevraagd.

9.2 Schoolomgevingen en schoolthuisroute.

In 2007 is uitvoering gegeven aan het schoolomgevingenplan. Voor alle omgevingen van basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen, o.a. vrolijk gekleurde paaltjes, wegmarkering en bebording. De uitvoering gaat voorspoedig en de scholen zijn enthousiast. Over de uitvoering heeft u recent een brief van ons ontvangen. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Er is gestart met 10 basisscholen en 3 kindvriendelijke routes. Een aantal daarvan is in 2007 al op straat uitgevoerd; de anderen volgen in de eerste helft van 2008. In 2008 worden bovenop de al gestarte scholen nog eens 12 basisscholen aangepakt. Het project is door de aanpak en het enthousiasme van de scholen flink in de versnelling geraakt. We hebben in de nota Duurzame mobiliteit aangegeven in vier jaar € 900 duizend in schoolomgevingen en € 200 duizend in schoolthuisroutes te willen investeren. Voor 2007 is € 225.000,-- in het Meerjarenprogramma van 2007-2010 geactiveerd; voor 2008 wordt hetzelfde bedrag gevraagd. Daarnaast willen we graag € 200 duizend voor de schoolthuisroutes activeren.

9.3 Kleine verkeersprojecten.

Zie Staat V 2007.

9.4 Verkeerseducatie.

In 2007 hebben we een aantal nieuwe projecten uitgevoerd op gebied van verkeerseducatie en daarmee het verkeerseducatieprogramma nieuw elan gegeven. De reacties zijn onverdeeld positief. Op deze ingeslagen weg gaan wij in 2008 door. Wij willen in de periode 2008-2010 jaarlijks voor € 96.000,-- aan activiteiten uitvoeren. De helft van de dekking komt uit subsidie van de provincie en de andere helft wordt gevonden in het budget verkeersmaatregelen-reconstructies in de begroting 2007. Hierbij vragen wij u om dit krediet voor 2008 ter beschikking te stellen. De provinciale subsidie voor verkeerseducatie staat onder druk. Dit betekent dat de provinciale bijdrage (nu € 45.000,--) niet meegroeit met de indicering die wij graag zien voor verkeerseducatie.

9.5 Week van de vooruitgang.

In 2005 is als opvolger van de autoloze zondagen voor het eerst de week van de vooruitgang georganiseerd. Elk jaar wordt een week lang aandacht besteed aan alternatieve vormen van vervoer. Ook in 2008 willen wij bijdragen aan de organisatie van deze week. In het kader van de Duurzaamste Stad is een bedrag van € 25.000,-- ter beschikking gesteld aan een extra impuls aan communicatie over alternatieve vervoerswijzen. Eind 2007 hebben we een enquête laten uitvoeren onder de Stadgers over de bekendheid van de week van de vooruitgang. Die bleek gering. De uitdaging voor 2008 ligt erin, in analogie aan de verkeerseducatie, weer nieuw elan in dit aspect van ons verkeerbeleid te krijgen. In deze nota vragen wij een krediet aan van € 28.000,-- uit het programma Verkeer en Vervoer. Dit budget wordt gedekt uit verkeersmaatregelen-reconstructies.

Begrotingswijzigingen

Begrotingswijziging 2008						
Betrokken diensten)	RO/EZ					
Naam voorstel	Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2008-2010					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Exploitatie					
Pr.gr. Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05 Verkeer & Vervoer (Week vd vooruitgang)	28.000		28.000-		28.000	-
7.05 Verkeer & Vervoer (Verkeerseducatie)	51.000		51.000-		51.000	-
Totalen begrotingswijziging	79.000	-	79.000-	-	79.000	-
Begrotingswijziging 2008						
Naam voorstel	Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2008-2010					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Investing					
Tijdsplanning krediet	2008-2010					
Pr.gr. Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05 Verkeer & Vervoer (kleine infrastr. aanpassingen)	80.000		80.000-			80.000-
7.05 Verkeer & Vervoer (aanpak schoolomgevingen)	225.000		225.000-			225.000-
7.05 Verkeer & Vervoer (school thuisroutes)	200.000		200.000-			200.000-
Totalen begrotingswijziging	505.000	-	505.000-	-	-	505.000-

10. Voorstel.

Wij stellen u voor te besluiten:

- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 vast te stellen;
- II. uit de incidentele Fietsnota-middelen jaarschijf 2007 (€ 79.000,--) beschikbaar te stellen:
 1. € 96.000,-- voor het programma verkeerseducatie met aanvullende dekking van € 45.000,-- BDU-verkeerseducatie;
 2. € 28.000,-- voor de "Week van de vooruitgang 2008";
- III. een krediet ter beschikking te stellen van € 80.000,-- voor kleine infrastructurele aanpassingen met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;
- IV. een krediet ter beschikking te stellen van € 225.000,-- voor de aanpak van schoolomgevingen met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;

- V. een krediet ter beschikking te stellen van € 200.000,-- voor de schoolhuisroutes met als dekking structureel nieuw beleid jaarschijf 2007, onderdeel verkeersmaatregelen-reconstructies;
- VI. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.