

Datum raadsvergadering	27 februari 2013	Registratienr.	RO 13.3462236
Raadscommissie	13 februari 2013	Datum B&W besluit	29 januari 2013
Datum raadscommissie	13 februari 2013	Portefeuillehouder	Van Keulen
Bijlagen	1	Steller	Ingrid Bolhuis
		Telefoon	0652563982
		E-mail	in-grid.bolhuis@groningen.nl

Onderwerp

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 vast te stellen;
- II. het effect op het weerstandsvermogen van mogelijke financiële risico's rond de projecten die zijn genoemd in paragraaf 3.2 te betrekken bij de besluitvorming over de rekening 2012.

(Publieks-)samenvatting

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer ziet er dit jaar anders uit dan anders. Belangrijkste opgave is om samen met onze partners in de regio – overheden en grote werkgevers(-organisaties) – te komen tot een breed gedragen integrale oplossing voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio. Want een goede bereikbaarheid is essentieel voor het sociaal-economisch functioneren van stad en regio. Intussen gaan we door met de maatregelen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Dat betreft vooral projecten die de bereikbaarheid van de stad moeten garanderen tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg. Dit is een overgangsprogramma op weg naar een samen met de regio te ontwikkelen integraal verkeer- en vervoerplan. De eerste resultaten van het overleg met de regio over dat plan verwachten we dit jaar.

Inleiding

Met het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer geven we jaarlijks inzicht in de lopende en te verwachten projecten en in de financiering daarvan. Belangrijk in dat programma is dat we samen met onze partners in de regio werken aan een integraal verkeer- en vervoerplan als antwoord op de regionale bereikbaarheidsopgave. Eerste stap daarin is het actualiseren van de regionale netwerkanalyse van 2006. Uit de probleemanalyse in de netwerkanalyse zal een nieuwe bereikbaarheidsstrategie volgen, met als uiteindelijk doel een breed gedragen oplossing voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio. Een visie op hoofdlijnen vanuit de regio zal nog voor de zomer gereed zijn, volgend uit de netwerkanalyse. Vervolgens zal dit na de zomer 2013 verder moeten worden uitgewerkt naar een integraal verkeer- en vervoerplan.

Vanuit de Regio Groningen - Assen worden raden en staten betrokken bij de actualisatie van de netwerkanalyse. Er zal een gezamenlijke bijeenkomst worden belegd in april om hierover van gedachten te wisselen. Overigens zal ook de actualisatie van de Regiovisie in deze bijeenkomst aan bod komen. De exacte datum van de bijeenkomst wordt nog bekend gemaakt.

Beoogd resultaat

Een door de raad vastgesteld meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 en steun voor de daarin voorgestelde aanpak.

Kader

De belangrijkste kaders zijn het coalitieakkoord, de nota Duurzame Mobiliteit en de nota Parkeren in stad: duurzaam bereikbaar 2010-2020.

Argumenten/afwegingen

In verband met het niet doorgaan van de RegioTram en de noodzaak tot bezuinigen is een aantal projecten geschrapt en staan andere projecten voorlopig tussen haakjes. In het meerjarenprogramma schetsen we een aanpak voor de korte en middellange termijn.

Bij de korte termijn hoort ook dat we er in geslaagd zijn om dekking te vinden voor de aanleg van het fietspad De Verbetering, conform de wens van uw raad.

Voor nadere toelichtingen verwijzen we naar het bijgevoegde meerjarenprogramma 2013-2016.

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer omvat vele projecten. Per project is er overleg met bewoners en andere betrokken partijen over aanleiding, doel en gevolgen van voorgestelde maatregelen. Communicatie over het meerjarenprogramma zelf vindt niet plaats.

Over de wijze waarop we bewoners en overige partijen in de stad en de regio kunnen betrekken bij de totstandkoming van het integrale verkeer- en vervoerplan komen wij nog terug bij uw raad.

Financiële consequenties

Voor 2013 en 2014 zijn er geen concrete knelpunten meer. Voor de jaren daarna moeten we nog aanvullende dekking vinden voor het Herewegviaduct. Ook zijn er enkele risico's, genoemd in paragraaf 3.2 van het meerjarenprogramma. We stellen voor de effecten van deze risico's op het weerstandsvermogen te betrekken bij de voorbereiding van de rekening 2012.

Realisering en evaluatie

In de bijlage bij het meerjarenprogramma staat een overzicht van alle projecten, gekoppeld aan tijd en geld. Ook staan daar de projecten die in 2012 zijn afgerond.

In het meerjarenprogramma 2014-2017 gaan we in op de voortgang van de verschillende projecten.

MEERJARENPROGRAMMA VERKEER EN VERVOER 2013-2016

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer ziet er dit jaar anders uit dan anders. Onze belangrijkste opgave is om samen met onze partners in de regio – overheden en grote werkgevers(organisaties) – te komen tot een breed gedragen integrale oplossing voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio. Want een goede bereikbaarheid is essentieel voor het sociaal-economisch functioneren van stad en regio.

Intussen gaan we door met de maatregelen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Dat betreft vooral projecten die de bereikbaarheid van de stad moeten garanderen tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg. Maar we zijn er ook in geslaagd middelen te vinden voor de aanleg van het fietspad De Verbetering, conform de wens van de raad.

Dit is een overgangsprogramma op weg naar een samen met de regio te ontwikkelen integraal verkeer- en vervoerplan. De eerste resultaten van het overleg met de regio over dat plan verwachten we dit jaar.

Inhoudsopgave

1. Inleiding: meerjarenprogramma anders dan anders
2. Werken aan een nieuw integraal verkeer- en vervoerplan (IVVP)
3. Doorgaan met wat moet en kan
 - 3.1 Groningen Bereikbaar!
 - 3.2 Projecten in hoofdlijnen
 - 3.3 Parkeren
4. Financiële kaders
5. Overzicht projecten gekoppeld aan tijd en geld

Bijlage: Overzicht projecten gekoppeld aan tijd en geld.

1. Inleiding: Meerjarenprogramma anders dan anders

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer ziet er dit jaar anders uit dan anders. Het is een investeringsagenda voor de periode 2013-2016, maar met minder projecten dan u gewend bent en ook met minder middelen: zowel eigen middelen als bijdragen uit de BDU en het RSP.

De belangrijkste reden daarvoor is het niet doorgaan van de RegioTram. Omdat de RegioTram een belangrijke pijler was voor de bereikbaarheidsaanpak van de stedelijke regio, staan ook maatregelen die daar rechtstreeks aan gekoppeld waren (zoals een aantal P+R-projecten) voorlopig tussen haakjes. Daarnaast is in de begroting 2013 nog een aantal maatregelen geschrapt vanwege de noodzaak tot bezuinigen. Dat laatste betekent bovendien dat er op korte termijn niet of nauwelijks geld is voor nieuw beleid. Pas vanaf 2015 zijn er – zoals het er nu uitziet – weer middelen beschikbaar voor grotere investeringen.

Vanwege deze drie redenen is de invulling van het programma voor met name de wat langere termijn nu nog onbekend. Het is daarmee een overgangsprogramma ter overbrugging van de komende twee jaar.

Opgave 2013-2014

Onze opgave voor deze collegeperiode is daarmee drieledig:

- Goede bereikbaarheid is essentieel voor een aantrekkelijke en sociaal-economisch goed functionerende stedelijke regio met sterke dynamo's. We gaan daarom met onze partners in de regio – overheden en grote werkgevers(organisaties) – aan de slag om samen een nieuwe oplossing te ontwikkelen voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio: een nieuw integraal verkeer- en vervoerplan. Dat moet uiteindelijk leiden tot een gezamenlijke meerjaren-investeringsagenda.
- Intussen gaan we door met die maatregelen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Dat betreft vooral projecten die de bereikbaarheid van de stad moeten garanderen tijdens de komende verbouwing van de Zuidelijke Ringweg. Maatregelen die mogelijk niet passen in het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan zetten we voorlopig in de ijskast.
- Daarnaast gaan we door met enkele reguliere projecten (vaak in de wijken), zoals 30 km/u gebieden, toegankelijke haltes, verkeerseducatie en kleine verkeersmaatregelen.

Hieronder lichten we deze onderdelen kort toe. Daarna gaan we kort in op de financiële kaders voor dit meerjarenprogramma. In de bijlage vindt u een overzicht van alle projecten voor zover we die nu kunnen benoemen, gekoppeld aan de daarvoor beschikbare middelen.

2. Werken aan een nieuw integraal verkeer- en vervoerplan (IVVP)

We wonen, werken en recreëren steeds meer in een stedelijke regio. De verkeersbewegingen die daarbij horen, storen zich niet aan gemeente- of provinciegrenzen. Veel mensen uit de regio werken in de stad en zijn ook voor voorzieningen aangewezen op de stad. Omgekeerd zijn er ook Stadlers die in de regio werken en/of recreëren. De bereikbaarheidsopgave is daarmee een regionale opgave. Daarom willen we het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan ook samen ontwikkelen met onze verschillende hierboven genoemde strategische partners in de regio. Om die invalshoek te onderstrepen, hebben wij eind vorig jaar aangeboden om de door de regio gemaakte plankosten voor de RegioTram te compenseren.

De bereikbaarheidsopgave is ook een integrale opgave. In het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan staat daarom bovenal de bereikbaarheid centraal (van de stad, een dynamo, een voorziening, enz.), niet een bepaalde modaliteit. Het gaat over autoverkeer, openbaar vervoer en de fiets (en uiteraard de voetganger) – maar ook nieuwe alternatieve vervoerswijzen zoals een kabelbaan/fly-over kunnen onderdeel zijn van de bereikbaarheidsoplossing.

In het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan zal het gaan om infrastructurele maatregelen, met daarnaast resp. in combinatie met het beter benutten van de bestaande verkeersruimte: met behulp van vervoersmanagement (zoals het spreiden van de spits) en dynamisch verkeersmanagement.

Parkeren moet eveneens een integraal onderdeel zijn van het IVVP: in garages, op straat en op P&R-terreinen. In het kader van de ontwikkeling van het nieuwe integrale verkeer- en vervoer-plan zullen wij daarom de parkeerbalans herijken. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid is één van de randvoorwaarden bij die herijking dat het Parkeerbedrijf tot een houdbaar en kostendekkend meerjarenperspectief komt. We komen daar op terug in paragraaf 3.3.

Netwerkanalyse en scenario's

Inmiddels zijn we in regionaal verband gestart met het maken van een nieuwe netwerkanalyse. De resultaten daarvan zullen een belangrijk vertrekpunt zijn voor het nieuw te ontwikkelen IVVP voor de stedelijke regio. De resultaten van de netwerkanalyse komen in het voorjaar van 2013 beschikbaar. Daarin zullen ook de actuele verwachtingen op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen in de regio verwerkt zijn.

De resultaten van de netwerkanalyse moeten vervolgens vertaald worden in meerdere scenario's of varianten voor oplossingen. Dit zijn overigens deels parallelle processen: op basis van tussenstanden van de analyse denken we ook al door over oplossingen. Wat ons betreft is belangrijk dat oplossingsvarianten de ruimte bieden om flexibel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen (ingroei-modellen), zowel wat betreft capaciteit als de daarvoor benodigde investeringen. Ze moeten ook een antwoord bieden op het gegeven dat de OV-exploitatie onder druk staat, nu en op langere termijn. Het uiteindelijke doel is een breed gedragen oplossing voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio, die is vertaald in een concrete regionale meerjareninvesteringsagenda. Daarvoor zullen we uiteraard ook zelf voldoende middelen vrij moeten maken.

Betrokkenheid raad

Met uw raad willen wij gedurende dit proces regelmatig van gedachten wisselen, niet alleen tijdens de reguliere raadscommissies, maar wat ons betreft ook in andere settings. Zo is er in april een gezamenlijke sessie over de netwerkanalyse gepland met raden en staten.

De eerste resultaten van het overleg met de regio over het nieuwe integrale verkeer- en vervoersplan zullen we vertalen in het meerjarenprogramma 2014-2017.

3. Doorgaan met wat moet en kan

Gedurende de gezamenlijke ontwikkeling van het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan werken we gewoon door. Veel maatregelen kunnen niet wachten, en dat hoeft ook niet.

Daar moeten we juist een tandje bij zetten. Dat betreft projecten die hoe dan ook onderdeel zullen zijn van het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan, zoals de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, de spoorse projecten rond de knoop Groningen, de aanleg van het Sontwegtracé, de uitbreiding van P&R Haren, het afmaken van de HOV-as West, verbetering van de doorstroming bij de Boerhaaverotonde en de aanleg van op- en afritten bij de P&R Hoogkerk. We blijven ook werken aan het verbeteren van het evenwicht tussen baten en lasten van het Parkeerbedrijf (zie paragraaf 3.3).

Een deel van deze maatregelen zal bovendien nodig zijn om de stedelijke regio ook tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg bereikbaar te houden. Dat betekent dat die projecten op tijd klaar moeten zijn. Dat vraagt een strakke planning en sturing. Mede daarvoor is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar! opgericht.

3.1 Groningen Bereikbaar!

Groningen Bereikbaar! is een samenwerkingsorganisatie van de beheerders van weg en spoor (Rijk, provincie, gemeente en ProRail), de regio Groningen-Assen en werkgevers. Het doel van Groningen Bereikbaar! is het bereikbaar houden van de stad en haar directe omgeving tijdens de uitvoering van diverse grote projecten in de periode van nu tot 2020. Het gaat om coördinatie (afstemming van maatregelen), communicatie en begeleidende (tijdelijke) maatregelen in de sfeer van – bijvoorbeeld – extra bussen, informatieborden en vervoersmanagement.

De samenwerkingsorganisatie is gestart in 2012 en loopt tot en met 2020. De totale kosten gedurende deze periode bedragen 10 miljoen euro. De stad moet daar 1 miljoen euro aan bijdragen, vòòr 2015. We stellen voor deze kosten te dekken uit eigen middelen, die vrijvallen door het financieren van een deel van de kosten van de Sontwegverbinding met BDU-geld. Dat BDU-geld was vrijgevalen omdat we bij de begroting 2013 een aantal projecten hebben moeten afblazen in verband met de noodzaak tot bezuinigen.

Binnenkort zullen wij u hierover een raadsvoorstel voorleggen.

3.2 Projecten 2013-2016 in hoofdlijnen

Hieronder beschrijven we de belangrijkste projecten voor de komende jaren in hoofdlijnen. In de bijlage staat overzicht van alle projecten gekoppeld aan tijd en geld. Daar vindt u ook een overzicht van BDU-projecten.

Aanpak Zuidelijke Ringweg

De verbouwing van de Zuidelijke Ringweg is met afstand het belangrijkste infrastructuurproject van de stedelijke regio. De uitvoering start in 2015, maar we zijn er nu al mee bezig: in de vorm van discussies met bewoners en andere belanghebbenden over het huidige ontwerp en de gevolgen daarvan, maar ook in de vorm van infrastructurele maatregelen die voor de start van de verbouwing klaar moeten zijn. Tijdens de verbouwing moet de verkoop immers gewoon door kunnen gaan.

Wij zullen er de komende tijd alles aan doen om in de discussies met belanghebbenden te komen tot een oplossing die kan rekenen op een breed draagvlak.

Projecten voor goede omrijroutes en vervoersalternatieven

Met een groot aantal projecten maken we adequate omrijroutes mogelijk en bieden we snelle en betrouwbare vervoersalternatieven tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

De meeste daarvan zijn bekend en gedekt en liggen op schema: het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg, de aanpak van de Noordzeebrug/Bedumerweg, aanleg van de Sontwegverbinding, het verbeteren van de bus-doorstroming op de Europaweg en de uitbreiding van P+R Haren. Hieronder lichten we alleen die projecten toe waar sprake is van bijzonderheden.

1. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).

Het afgelopen jaar is de eerste fase van de invoering van dynamisch verkeersmanagement ingevoerd in de vorm van het zogenaamde 'pakket 13'. Daarin is onder andere geïnvesteerd in dynamische borden langs de A28 en de A7 en in een koppeling tussen de verkeerslichten bij het Julianaplein en het Europaplein.

De vervolgstap betreft dynamische verkeers- en parkeerbegeleiding, om automobilisten beter naar hun juiste bestemming te verwijzen. Onze partners trekken hiervoor 11 miljoen euro uit. Van ons wordt een bijdrage van 3 miljoen euro verwacht. Wij stellen voor dit investerings-bedrag ten laste te brengen van het RSP. Wij zijn hierover in overleg met de provincie.

Voor de beheerkosten is vooralsnog geen dekking beschikbaar.

De aansturing van dit project wordt gecoördineerd door Groningen Bereikbaar!.

2. Aanleg Helperzoomtunnel

Dit is een nieuw project in het meerjarenprogramma. Aanleg van deze tunnel is nodig als onderdeel van de aanpak Zuidelijke Ringweg en wordt daar ook uit gefinancierd. De tunnel is ook noodzakelijk omdat de Esperantokruising binnen enkele jaren moet verdwijnen als gevolg van de intensivering op de spoorlijn Groningen-Assen (viersporigheid). De exacte plek van de tunnel is nog niet bekend. Daarover zijn we in gesprek met de bewoners en andere betrokkenen. Belangrijk punt in deze gesprekken is het voorkomen van sluipverkeer door de wijk.

3. Vervanging Herewegviaduct.

Het is niet mogelijk dit viaduct voor 2015 te vervangen en dat hoeft ook niet. Aanleg kan zo nodig tijdens de aanpak van de Zuidelijke Ringweg, in combinatie met het werk aan de sporen,

maar dat vergt wel een goede afstemming. De huidige kostenraming sluit op 25 à 30 miljoen euro. In de begroting 2013 is aanvullend 10 miljoen euro gereserveerd, naast de 10 miljoen die eerder al was geregeld. Dat betekent dat we elders nog 5 à 10 miljoen euro moeten vinden; daarover zullen we o.a. in gesprek gaan met ProRail. Vooruitlopend hierop vragen we ProRail een plan van aanpak te maken voor de vervanging van dit viaduct.

4. Tunnel Paterswoldseweg

De tunnel Paterswoldseweg wordt door ProRail uitgewerkt als deelproject van de Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden. Aandachtspunten voor de gemeente zijn een zorgvuldige ruimtelijke inpassing, goede afstemming op het stedelijke wegennet en goed overleg met de bewoners en andere betrokkenen.

5. Afronding HOV-as West

Er staat een grote tijdsdruk op de afronding van de HOV-as West. De huidige busroute via de Paterswoldseweg en de Parkweg kost extra rijtijd (meerkosten circa drie ton per jaar) en veroorzaakt verkeersonveilige situaties bij de Parkweg. De afronding van de HOV-as heeft gewacht op de studie naar de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. De komst van een extra sneltrain Groningen-Leeuwarden maakt een combinatie van een overgang en een HOV-as op die plek vanuit verkeersveiligheidsoogpunt onmogelijk.

De HOV-as West is de belangrijkste route om tijdens de Aanpak Ring Zuid een alternatief te bieden voor verkeer uit het westen. We zullen dan ook alles op alles moeten zetten om deze route gereed te hebben voor de verkeershinder van de bouw begint.

6. Aanleg bus op-/afrit bij P+R Hoogkerk

Het oorspronkelijke ontwerp voor deze op-/afrit is financieel gedekt met bijdragen uit de grondexploitatie P+R Hoogkerk, de BDU en RSP. Inmiddels is Rijkswaterstaat gekomen met aanvullende eisen in verband met de verkeersveiligheid. We zijn in overleg met Rijkswaterstaat om te komen tot een toekomstvast en veilig ontwerp dat past binnen de beschikbare middelen. Rijkswaterstaat stemt dit af met de beoogde maatregelen die onderdeel zijn van de Aanpak Ring Zuid.

7. Vervangen Boerhaaverotonde door Boerhaavekruising

Het was de bedoeling de Boerhaaverotonde uit te breiden met een 'vrije rechtsafer' richting Martinizekenhuis. Uit een simulatie is gebleken dat deze oplossing niet werkt. De rotonde moet daarom worden vervangen door een met verkeerslichten geregelde kruising. Vooralsnog gaan we er van uit dat we de kosten daarvan kunnen dekken met de al beschikbare middelen (restant Langman-geld), aangevuld met vrijgevallen BDU. Hierover gaan we in overleg met de provincie. Te zijner tijd ontvangt u daarover een raadsvoorstel.

8. Eventuele aanvullende maatregelen

Naast deze projecten zijn mogelijk nog aanvullende maatregelen nodig. We denken voor de tijdelijke situatie onder andere aan een verdere verbetering van de doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn/A28 (op grond van dezelfde simulatie als genoemd bij het project Boerhaavekruising), de doorstroming op de Van Ketwich Verschuurlaan en de aanleg van tijdelijke P+R voorzieningen bij Driebond en Hoogkerk.

Het tijdelijke gebruik van het Oosterhamriktracé door autoverkeer zou ook een optie kunnen zijn als omrijroute tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg. Deze optie zullen wij afzonderlijk met u bespreken na gereedkoming van de studie naar de bereikbaarheid van het UMCG dit voorjaar. Daarbij willen we ook de betrokkenen bij het Routekaart-proces voor de Oosterhamrikzone betrekken. Het eventueel permanent combineren van openbaar vervoer en autoverkeer op het Oosterhamriktracé en de vraag hoe dat ontwerptechnisch het beste vorm zou kunnen krijgen, komt pas aan de orde in het kader van de discussies die we zullen krijgen over het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan. Daarbij zullen we ook de discussie over de

vervanging van de Gerrit Krol-brug betrekken.

De noodzaak van deze en/of eventuele andere aanvullende maatregelen zullen we bespreken met onze samenwerkingspartners in Groningen Bereikbaar! en uiteraard ook met uw raad.

Projecten rond de Spoorknoop Groningen

Inzet van provincie en gemeente Groningen is om de bereikbaarheid per spoor te verbeteren. In dat kader gaan er meer treinen rijden richting Leeuwarden en Assen en gaan de treinen vanuit Delfzijl/Roodeschool doorrijden naar Veendam/Nieuweschkans. We willen ook de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen sterk verbeteren. Dat kan veel tijdswinst opleveren voor reizigers.

Om dit te bereiken moeten de sporenlay-out in het station zelf en de toeleidende sporen naar het station worden aangepast. Zo komt er een vierde spoor bij het Europapark en wordt het emplacement bij het station uitgeplaatst.

De extra treinen zetten de veiligheid op de spoorwegovergang Esperantoweg nog meer onder druk. Deze kan daarom niet gelijkvloers blijven. Door de komst van de fietstunnel onder het station Europapark en de toekomstige Helperzoomtunnel (zie hierboven) zijn er alternatieven beschikbaar. We zijn nog in overleg met ProRail over het moment van afsluiting van de Esperanto-overgang.

Het afblazen van de RegioTram is op dit moment geen aanleiding om de plannen voor de Knoop Groningen te herzien. De noodzakelijke maatregelen komen immers vooral voort uit de spoorambities. ProRail gaat daarom verder met de uitwerking van nu gekozen varianten.

Tot slot is recent bestuurlijk afgesproken om de planuitwerking van de vervanging van het Herewegviaduct ook onder het project Knoop Groningen op te pakken.

Fietsprojecten

Twee projecten op de lijst verdienen een aparte toelichting: het fietspad De Verbetering en een voorstel voor uitbreiding van de stallingscapaciteit bij het Hoofdstation.

Aanleg fietspad De Verbetering (Hoogkerk).

Op 14 november 2012 heeft uw raad een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt dekking te vinden voor de aanleg van het fietspad De Verbetering. De totale kosten daarvan bedragen €570.000. We hebben de middelen daarvoor gevonden door een verschuiving in de inzet van middelen. We financieren €360.000 met eigen geld, dat vrijvalt door het financieren van een deel van de kosten van de Sontwegverbinding met BDU-geld.

Het resterende bedrag (€210.000) komt uit BDU-geld dat is vrijgevallen omdat we bij de begroting 2013 een aantal projecten hebben moeten afblazen in verband met de noodzaak tot bezuinigen. Binnenkort zullen wij u daarover een raadsvoorstel voorleggen.

Beter Benutten – uitbreiding fietsparkeermogelijkheden

De laatste jaren blijft het fietsgebruik stijgen. Niet alleen in de stad Groningen, maar ook regionaal. Om die reden zet de Regio Groningen-Assen in het kader van het landelijke programma Beter Benutten in op de realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R-terreinen.

In de stad gaat het om de volgende maatregelen:

- Hoofdstation Groningen: 1.000 extra stallingsplaatsen;
- P+R Hoogkerk: 40 overdekte stallingsplaatsen, 6 fietskluizen en 4 fietskluizen met OV-fiets;
- P+R P3/Europapark: aanleg 40 overdekte stallingsplaatsen en 10 fietskluizen;
- P+R Haren: 100 overdekte stallingsplaatsen, 14 fietskluizen en 6 fietskluizen met OV-fiets;
- Bushalte A7/Laan Corpus den Hoorn: aanleg 20 overdekte stallingsplaatsen;
- Bushalte A28/Van Ketwich Verschuurlaan: aanleg 100 overdekte stallingsplaatsen;
- Bushalte Europaweg/Griffeweg: aanleg 40 overdekte stallingsplaatsen.

In totaal gaat het om een investering van € 1,6 miljoen (excl. BTW) in de Regio Groningen-Assen, waarvan ruim 1 miljoen bestemd is voor maatregelen in de stad. Van die 1 miljoen moeten we zelf 2 ton bijdragen. Dit willen we financieren met het positieve resultaat van de nacalculatie van het project ACM-fietsbrug (2009) waarvan nog €150.000,- resteert en dat eerder was toegekend aan het project fietsparkeren (raadsvoorstel RO09.2079975). Voor het resterende bedrag van € 50.000,- verwachten wij een bijdrage van ProRail. We zullen u hiervoor binnenkort een afzonderlijk raadsvoorstel voorleggen.

Naast deze twee fietsprojecten gaan we door met de aanleg van de fietsenstalling onder het Forum en het project Fietsparkeren in oude (studenten)wijken. De aanleg van een fiets-verbinding tussen de Antwerpenweg en het Europapark en de fietsverbinding Bessemoerstrook willen we in 2013 klaar hebben.

Overige projecten

In 2013 ronden we de uitvoering van de met uw raad afgesproken 30 km/uur gebieden af. Het project Veilige Schoolomgevingen is in 2012 afgerond. De uitvoering van het project Toegankelijke haltes loopt nog tot en met 2014, evenals het project Dynamisch Reizigers Informatiesysteem (DRIS). Het project Verkeerseducatie is tot en met 2014 gedekt.

3.3Parkeren

Zoals hierboven is vermeld (paragraaf 2), is wat betreft het parkeren de herijking van de parkeerbalans in het kader van de ontwikkeling van het integrale verkeer- en vervoerplan de belangrijkste opgave in deze collegeperiode. Het gaat om het vinden van een beleidsmatig en financieel werkbaar evenwicht tussen het parkeren op P&R-terreinen, in garages en op straat.

Dit betreft veel zaken tegelijk, die bovendien onderling samenhangen. Denk bijvoorbeeld aan keuzes over het aantal straatparkeerplaatsen en de tarifiering daarvan. Of over het aantal nog aan te leggen P+R terreinen (plus locatie, omvang en beprijzing). En over de toekomstige functie van de Casino-garage en de Haddingestraatgarage. Bij dat laatste kunnen we bovendien ook denken aan mogelijkheden voor bewaakt stallen van fietsen. Onlangs hebben wij een eerste discussie met u gehad over deze complexe materie.

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid is één van de randvoorwaarden bij de herijking van de parkeerbalans dat het Parkeerbedrijf tot een houdbaar en kostendekkend meerjaren- perspectief komt.

Het fietsparkeren is nu een stevige kostenpost in het Parkeerbedrijf waar geen inkomsten tegenover staan. Daar willen we verandering in brengen. We gaan daarom in 2013 op zoek naar een praktisch werkbare vorm van betaald fietsparkeren. Dat wil zeggen een systeem waarin substantiële inkomsten worden gegenereerd, fietsers gebruik maken van de stallingen (en hun fiets niet in de openbare ruimte plaatsen), terwijl tegelijkertijd de kosten van het systeem nihil zijn. Dat is geen gemakkelijk opgave.

Ook de P&R-voorzieningen en de exploitatie daarvan kosten veel geld. We willen samen met het OV-bureau onderzoek doen naar de mogelijkheden en eventuele opbrengsten van meer differentiatie in de tarieven voor het parkeren op P&R-terreinen. Dit nemen we mee in het werk aan het nieuwe integrale verkeer- en vervoerplan.

4. Financiële kaders

De belangrijkste financieringsbronnen voor de uitvoering van verkeer- en vervoerprojecten zijn eigen gemeentelijke middelen, BDU-geld en RSP-geld. Daarnaast kunnen we denken aan bijdragen van andere overheden, met name de regio en de provincie.

Gemeentelijke middelen

De eigen middelen zijn zoals bekend uiterst beperkt, voornamelijk vanwege de effecten van de economische crisis en de daarmee verbonden noodzaak tot bezuinigen.

In de aanbiedingsbrief bij de begroting 2013 hebben we uiteengezet dat we het gemeentelijke geld dat was gereserveerd voor de RegioTram voor een groot deel moeten inzetten voor andere doelen. Pas vanaf 2015 komt een bedrag van 30 miljoen euro beschikbaar; het nieuwe college en de nieuwe raad kunnen besluiten over de inzet daarvan. Eén van de in de begroting 2013 genoemde opties voor dit geld is de financiering van het stedelijke aandeel in de regionale bereikbaarheidsopgave, waar we nu aan werken met onze partners in de regio.

In de begroting 2013 is een bedrag van 10 miljoen euro gereserveerd voor de vervanging van het Herewegviaduct, naast de al gereserveerde 10 miljoen. Gezien de huidige kostenraming (25 tot 30 miljoen) betekent dit dat we nog 5 à 10 miljoen euro moeten vinden voor dit project. We gaan hierover ook in overleg met ProRail als betrokken partij.

BDU

In 2013 is er €3.567.000 BDU gereserveerd voor projecten in de stad. Over de BDU in de jaren daarna willen we te zijner tijd in gesprek met de provincie. Voorlopig stellen we de inhoudelijke samenwerking aan een breed gedragen integrale bereikbaarheidsoplossing voor de stedelijke regio centraal.

Overigens moeten we na 2013 sowieso rekening houden met een lager bedrag aan BDU als gevolg van de doorwerking van rijksbezuinigingen.

Naast het reguliere BDU-bedrag van €3.567.000 voor 2013 is er dit jaar ook nog in totaal €4.538.000 aan eerder toegekend BDU-geld vrijgevallen, omdat wij in de begroting 2013 enkele projecten hebben geschrapt.

We zijn met de provincie in overleg over een voorstel voor de (her)bestemming van de BDU 2013 en de BDU-vrijval voor een aantal projecten die zijn genoemd paragraaf 3.2. Dat betreft onder andere de HOV-as West, de uitbreiding van P+R Haren en de verbetering van de bus-doorstroming op de Europaweg. Ook willen we BDU-geld inzetten voor de Sontwegverbinding, om zo eigen middelen vrij te spelen voor Groningen Bereikbaar! en het fietspad De Verbetering. In het schema in de bijlage kunt u zien welke projecten we willen financieren met het op dit moment beschikbare BDU-geld. Dit geld is dan niet meer beschikbaar voor andere prioriteiten.

RSP-geld

Voor een groot aantal projecten is RSP-geld beschikbaar. Naast de Zuidelijke Ringweg (424 miljoen RSP en 200 miljoen MIRT) gaat het om de spoorknoop Groningen (149 miljoen, inclusief doorkoppeling regionale lijnen en 4-sporigheid Europapark), de lijn Groningen-Leeuwarden (120 miljoen) en 77 miljoen voor diverse HOV-projecten (infrastructuur en P+R), waaronder de Sontwegverbinding en de busdoorstroming Europaweg.

Doordat de projecten Groningen-Heerenveen en RegioTram zijn gestopt, is er een aanzienlijk bedrag aan RSP-geld vrijgevallen, ook na aftrek van de eerdere overcommittering. Te zijner tijd willen we met de provincie en de regio in gesprek over inzet van een deel van die vrijval voor projecten in het kader van het integrale verkeer- en vervoerplan voor de stedelijke regio.

Eigen middelen provincie en regio

Ook over de eventuele inzet van eigen bijdragen van de provincie en de regio aan dat IVVP willen we te zijner tijd met hen in gesprek. Maar net als bij het BDU-geld staat voor ons nu eerst het samenwerken aan een breed gedragen oplossing voor de regionale bereikbaarheids-opgave voorop. Pas daarna is de vertaling daarvan in een gezamenlijke investeringsagenda aan de orde.

5. Overzicht projecten 2013-2016

In de bijlage vindt u een overzicht van alle projecten voor de periode 2013-2016 voor zover die nu bekend zijn. Daarbij staan ook enkele studieprojecten. In het schema hebben we verder de projecten vermeld die in 2012 zijn afgerond en de projecten die in de begroting 2013 zijn geschrapt. In het

overzicht kunt u ook lezen welke projecten we willen financieren met op dit moment nog beschikbare BDU-middelen. Daarover zijn we overigens nog in overleg met de provincie.

VOORSTEL

De raad besluit:

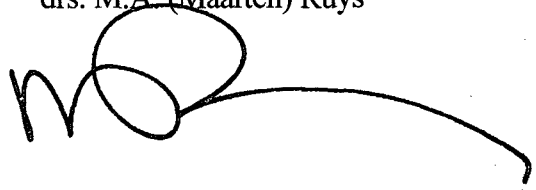
- I. het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 vast te stellen;
- II. het effect op het weerstandsvermogen van mogelijke financiële risico's rond de projecten die zijn genoemd in paragraaf 3.2 te betrekken bij de besluitvorming over de rekening 2012.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

Handwritten signature of dr. J.P. (Peter) Rehwinkel in black ink.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Handwritten signature of drs. M.A. (Maarten) Ruys in black ink.

Lopende Projecten					Planning				Kosten (x 1000€)		Dekking (x 1000€)									
	2013	2014	2015	2016		Totaal benodigde eigen middelen	Eigen Middelen <2013	Eigen Middelen 2013	Eigen Middelen 2014	Eigen Middelen 2015	Eigen Middelen 2016>	Totaal beoogde BDU	BDU <2013	BDU 2013	BDU 2014>	RSP	REGIO	OVERIG		
Deelprogramma Auto																				
Zuidelijke Ringweg	0000	0000	0000	0000		624000											424000	200000		
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	0000	0000	0000	0000		1000	100	450	450								750	8250		
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	0000	0000				14000											3000	11000		
Oostelijke Ringweg	0000	0000				30000	2040	2040				1717	1717					28243		
Reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg	0000	0000	0000			30600	1228	1228				1032	1032					28340		
Sontwegverbinding (Sontbrug)	0000	0000	0000			65000	35000		2661		30000			2339			18000	12000		
NIEUW: Helperzoomtunnel	0000	0000			Onderdeel ZRG															
Boerhaavekruising	0000	0000				800	500	500				300			300					
Kleine verkeersmaatregelen (t/m 2015 gedekt)	0000	0000	0000	0000		525	525	525												
Deelprogramma Openbaar Vervoer																				
Knoop Groningen	0000	0000	0000	0000		149000											149000			
Extra Spoorlijn Groningen - Leeuwarden (ESGL)	0000	0000	0000	0000		120000											120000			
NIEUW: Aanleg Tunnel Paterswoldseweg	0000	0000	0000		pm (onderdeel ESGL)		pm													
HOV-as Peizerweg laatste fase	0000	0000				12000	2200	2200				4800	3474		1326	1000	4000			
Busdoorstroming Europaweg	0000					5000						900		900		2500		1600		
Bus toe- en afrit P+R Hoogkerk (variant gemeente)	0000	00				3500	1300	1300				1200		1200		1000				
Toegankelijke bushaltes	0000	0000				3060	784	784										2276		
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	0000	0000				1700	100	100								1200	400			
Deelprogramma Fiets																				
Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark	00					6500	2200	2200				1100	1100					3200		
Fietsverbinding Bessemoerstrook	0000					100						100	100							
Fietsparkeren onder Forum (1400 plaatsen)	0000	0000																		
NIEUW: Beter Benutten Fietsparkeren (op Hoofdstation, P+R en bushaltes)	0000	0000				1000	150	150									200	650		
Fietspad de Verbetering	pm					570	360		360			210		210						
Fietsparkeren oude (studenten) wijken. Jaarlijks en in relatie met MJP Wonen	0000	0000	0000	0000		150 (s)	150 (s)	150	150	150	150									
Deelprogramma Parkeren																				
Parkeergarage SOZAWÉ / Europapark (216 auto's)	0000																			
Parkeergarage Forum (390 auto's)	0000	0000																		
Uitbreiding P+R Haren	0000	0000				4449						1449		1449		2500	250	250		
Verkeersveiligheid																				
Afronden 30 km/h gebieden	0000					1382	815	815				567	567							
Verkeerseducatie (t/m 2014 gedekt)	0000	0000	0000	0000		200	110		55	55		90			45	45				
TOTAAL Lopende Projecten						1084136	49062	12092	655	3676	150	30150	13465	7990	6443	1371	722200	5600	293800	

Projecten in studie	Opmerkingen
Integraal Verkeer- en Vervoers Plan (IVVP)	
Henjiking Parkeerbalans	Onderdeel IVVP
Benodigde investeringen in permanente P+R-terreinen	Onderdeel IVVP; RSP-budget voor P+R transferia en HOV-infra beschikbaar (77 miljoen euro in totaal voor gehele Regio)
Kabelbaan / Fly-over	Onderdeel IVVP
Bereikbaarheid UMCG / Oosterhamrikzone	Onderdeel IVVP
Treinstation Hoogkerk/ Treinstation Vinkhuizen	Onderdeel IVVP
Benodigde investeringen in tijdelijke P+R-terreinen	Onderdeel Groningen Bereikbaar! / aanpak ZRG
Doorstromingsmaatregelen Ketwisch Verschuur / A7 en A28	Onderdeel Groningen Bereikbaar! / aanpak ZRG
Verkenning Stationsgebied	Afronden visie medio 2013
Vervanging Herewegviaduct	Studie naar moment van vervanging. Geraamde kosten 30 miljoen. Beschikbaar 20 miljoen (10 uit risicobuffer en 10 benoemd in begroting 2013); Resterende 10 miljoen i.s.m. externe partijen
Vervanging Gemit Krolbrug	
Fietsbrug over Eemskanaal ter hoogte van Ikea	
Afronden Noord-Zuidroute	Afhankelijk van tempo ontwikkeling de Heid 3 en 4
N360/N361	

Station Europapark inclusief fietskelder (1500 plaatsen)
Fietsstunnel Heilperzoom - Europapark
Aansluiting P+R Europapark op Europaweg
Fietsbrug Blauwbrugje (Plataanlaan)
Schoolomgevingen veilig maken
Eerste pakket dynamisch verkeersmanagement (Pakket 13)
Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner
Verbeteren herkenbaarheid fietsenstallingen binnenstad
Visie autostructuur (sectoremodel)

Gestopte projecten in 2012	Vrijval BDU en RSP (x 1000 €) op gestopte projecten				Opmerkingen
	Beoogde BDU	Toegekende BDU	Vrijval BDU	Vrijval RSP	
Regiotram		Financiële effecten zie begroting 2013			
P+R Zernike (ON HOLD)	2890	2059	2059	4000	Beoogde BDU van 851 voor 2014 door on hold zetten project vooralsnog niet aan de orde
Herinrichting Diepenring	1200	1200	1200	0	
Doorstroming Van Ketwich Verschuur / Laan Corpus den Hoom	311	311	150	0	161 BDU ingezet voor aanpassingen aan VRI's en 150 BDU beoogd voor Boerhaavekruising
Fietspad langs de Noordelijke Ringweg (incl. Aquamarijnstraat)	675	675	675	0	
Fietspad langs spoorlijn Groningen - Sauwerd (ACM-brug tot Kerklaan)	454	454	454	0	
Fietsparken binnenstad	1600	0	0	0	
Fietsparken Hoofdstation	0	0	0	0	Bijdrage van 2 miljoen euro was voorzien vanuit het Parkeerbedrijf
Totaal	7130	4699	4538	4000	In overleg met provincie 4538 BDU en 4000 RSP her te bestemmen uit gestopte projecten

Beschikbare BDU	Bedragen x1000 €	
BDU uit gestopte projecten	4538	
BDU bijdrage 2013	3567	
Totaal beschikbare BDU	8105	
Voorgestelde inzet BDU	Bedragen x1000 €	Opmerkingen
HOV-as West	1326	
Uitbreiding P+R Haren	1449	
Bus op- en afrit Hoogkerk	1200	
Bus-doorstroming Europaweg	900	
Aanpak Ringwegen (o.b.v. jaarlijkse afspraak)	381	
NIEUW: Sontwegtracé	2339	Uitruil eigen middelen Sontwegtracé met BDU
NIEUW: Boerhaavekruising	300	
NIEUW: Fietspad Hoogkerk "De Verbetering"	210	
Totaal	8105	
Voorgestelde inzet eigen middelen uit Sontwegtracé	Bedragen x1000 €	
Groningen Bereikbaar I	1000	
Fietspad Hoogkerk "De Verbetering"	360	
Vrij in te zetten binnen begroting	979	
Totaal eigen middelen uit Sontwegtracé via uitruil BDU	2339	