

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 - 2018**  
Registratienr. 4697363 Steller/telnr. M.S. Meijer/ 8304 Bijlagen 1

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadsc commissie	Beheer en Verkeer

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 vast te stellen;
- II. de verdeling van de beschikbaar gestelde intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen (2 miljoen euro) vast te stellen;
- III. de gemeentebegroting 2015 dienovereenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

In dit Meerjarenprogramma beschrijven we de investeringsagenda voor de periode 2015 – 2018. Het is het concrete uitvoeringsprogramma voor de korte termijn. Beschreven worden de projecten die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. Tot na 2020 wordt de inhoud van dit programma voornamelijk bepaald door de grote infrastructuurprojecten in de stad: Aanpak Ring Zuid en Spoorzone Groningen. Het resultaat van die projecten is belangrijk voor stad en regio, maar de uitdaging ligt ook in de periode van werkzaamheden die daar aan vooraf gaat. Met vele infrastructuurverbeteringen, een sterke inzet op hoogwaardig openbaar vervoer en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar bereiden we ons hier op voor.

In het Meerjarenprogramma is ook een verdeling van de beschikbaar gestelde investeringsmiddelen voor Verplaatsen (2 miljoen euro) opgenomen voor de jaren 2015 tot en met 2018.

## **Vervolg voorgesteld raadsbesluit**

### **Aanleiding en doel**

---

De aanleiding voor dit besluit is om de beschikbaar gestelde intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen (2 miljoen euro) vast te stellen, toe te voegen aan de juiste (deel)programma's en de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 wordt u als bijlage bij de Ontwikkelagenda voor de stad *Ruimtelijk economische strategie 2015-2018* aangeboden.

### **Kader**

---

De totale omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is dit jaar bijna 1,3 miljard euro. Een enorm investeringsbedrag voor een grootse verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Samen met onze partners creëren we hiermee de voorwaarden voor een blijvende ontwikkeling en groei van de stad (in een krimpende regio) en ondersteunen we het werken aan een structurele versterking van de werkgelegenheid. Er gaat veel gebeuren en dus zijn we de komende jaren hard aan het werk.

Voor het versterken van de bereikbaarheidsstrategie zijn in het coalitieakkoord intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen opgenomen (2 miljoen euro).

### **Argumenten en afwegingen**

---

Met de intensiveringsmiddelen geven we een sterke impuls geven aan de fiets in onze bereikbaarheidsstrategie. We ontwikkelen de Fietsstrategie (gereed voorjaar 2015) waarin we het fietsbeleid voor de komende jaren beschrijven, maatregelen prioriteren op basis van een hoofdfietsroutekaart en nadrukkelijk aandacht besteden aan het gedragsaspect van fietsers (en brommers, scooters, etc.) in het verkeer. We benoemen daarbij 2017 als "Jaar van de Fiets".

Daarnaast maken we middelen vrij voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. De komende jaren gaat daarbij vooral de aandacht uit naar de aanpassingen van de sporen en stationsomgeving in het project Spoorzone Groningen. Daarnaast gaat het echter om een ruimtelijk plan en investeringsstrategie voor het Stationsgebied als geheel en de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de sporen in het bijzonder.

Tot slot trekken we middelen uit voor de verbetering van de verkeersveiligheid waarbij we ons ook sterker willen richten op de gedragscomponent in verkeer.

De investeringsmiddelen voor Verplaatsen worden in dit Meerjarenprogramma verdeeld over verschillende onderwerpen en dienen te worden toegewezen aan de juiste (deel)programma's. Op basis daarvan wordt de gemeentebegroting 2015 dienovereenkomstig gewijzigd.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Participatie van stakeholders, bedrijven, bewoners, etc. vindt niet plaats op programmaniveau, maar wordt georganiseerd per projectniveau of in bijvoorbeeld in de vormgeving van het proces om te komen tot een nieuwe Fietsstrategie.

### **Financiële consequenties**

---

In de begroting 2015 heeft uw raad vanuit middelen extra beleid een bedrag van 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het onderdeel Verplaatsen. Daarbij is aangegeven dat wij in het Meerjarenprogramma de verdeling van de middelen aan u voor zouden leggen.

Hieronder vindt u de verdeling van deze middelen voor 2015 en gezien de looptijd van het Meerjarenprogramma ook alvast een indicatieve verdeling voor de jaren 2016 - 2018:

Stationsgebied	1.000	1.000	-	-
Fietsmaatregelen	645	445	1.445	1.445
Auto				
- (Kleine) verkeersmaatregelen	-	200	200	200
- Reservering extra maatregelen	100	100	100	100
Onderzoeks- en proceskosten	50	50	50	50
Verkeersveiligheid				
- Verkeerseducatie	55	55	55	55
- Experimenten verkeersgedrag	150	150	150	150
<b>Totaal</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>

Voor een nadere toelichting verwijzen wij naar het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer dat als bijlage bij de Ontwikkelagenda voor de stad *Ruimtelijk economische strategie 2015-2018* is gevoegd.

Met onderstaande begrotingswijziging worden de middelen toegevoegd aan de juiste deelprogramma's:

#### Begrotingswijziging 2015

##### Intensiveringsmiddelen verplaatsen

Betrokken vakdirectie(s) RO / Concern  
 Naam voorstel Intensiveringsmiddelen verplaatsen  
 Besluitvorming (orgaan + datum)  
 Incidenteel / Structureel S  
 Soort wijziging Exploitatie

#### Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Org. onderdeel	Deelprogramma I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. Mut.	Toev.res. Onttr. Res	Saldo na res. Mut.
Bestuur (college, raad, griffie) 12.1 College en raad	S	-2.000		2.000		2.000
Ruimtelijke ordening 07.2 Openbaar vervoer	S	1.000		-1.000		-1.000
Ruimtelijke ordening 07.1 Fiets	S	645		-645		-645
Ruimtelijke ordening 07.3 Auto	S	100		-100		-100
Ruimtelijke ordening 07.6 Overig verkeer	S	50		-50		-50
Ruimtelijke ordening 07.5 Verkeersveiligheid	S	55		-55		-55
Ruimtelijke ordening 07.5 Verkeersveiligheid	S	150		-150		-150

#### TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING

0 0 0 0 0 0

#### Overige consequenties

N.v.t.

#### Vervolg

In de bijlage van het Meerjarenprogramma is een overzicht gegeven van alle lopende en nieuwe projecten, gekoppeld aan tijd en geld. De komende jaren staan in het teken van realisatie van deze projecten.

Met vriendelijke groet,  
 burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
 dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,  
 drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

# Gemeente Groningen

---

## Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018

---

*4 november 2014*

## Inhoudsopgave

Vooraf .....	3
1. Inleiding .....	4
2. De Bereikbare Stad .....	5
3. Projecten 2015 – 2018 in hoofdlijnen .....	8
4. Investeringsbeeld / Financiële kaders .....	18
5. Overzicht projecten 2015 – 2018 .....	25

## Vooraf

De omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is dit jaar **bijna 1,3 miljard euro!** Een enorm investeringsbedrag voor een grootse verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Samen met onze partners creëren we hiermee de voorwaarden voor een blijvende ontwikkeling en groei van de stad (in een krimpende regio) en ondersteunen we het werken aan een structurele versterking van de werkgelegenheid.

Er gaat veel gebeuren en dus zijn we de komende jaren hard aan het werk. Soms voeren we projecten zelf uit, bijna altijd werken we samen met andere partijen. Om het geheel in goede banen te leiden voert Groningen Bereikbaar regie op een integrale planning van projecten.

Gedurende de looptijd van dit programma 2015 – 2018 is de reconstructie van de Oostelijke en Noordelijke Ringweg afgerond, zijn nieuwe P+R-terreinen aangelegd, is de HOV-as West beschikbaar en functioneert het volledige HOV-bussysteem. We zijn daarmee voorbereid op de start van de grootste projecten sinds tijden. Ook voor het einde van de looptijd van het programma zijn we namelijk volop in uitvoering met de grootse verbouwing van de Zuidelijke Ringweg (project: Aanpak Ring Zuid), met de veranderingen van de sporen op en rond het hoofdstation (project: Spoorzone Groningen) en met de uitrol van onze vernieuwde ambities voor de fiets (visie: Fietsstrategie voorjaar 2015).

Over vier jaar zijn we niet klaar. De grote projecten lopen nog enkele jaren door en ondertussen bereiden we ons al weer voor op de stappen daarna. Zo helpen we met trots de kansen voor stad en regio te benutten en laten we onze stad floreren.

## 1. Inleiding

Samen met onze partners werken we flink aan de structurele verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Met de Aanpak Ring Zuid en de Spoorzone Groningen zetten we daarin een grote stap voorwaarts. Voor alle vervoermiddelen (trein, bus, auto en fiets) verbeteren we de capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur en creëren we nieuwe verbindingen. Tegelijkertijd versterken we ook de ruimtelijke inpassing hiervan in de Stad. Deze projecten zijn de blikvangers van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 en onderdeel van een omvangrijk maatregelenpakket.

### *Groningen Bereikbaar*

Dé grote opgave is om de komende periode de stad ten allen tijde bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Er zijn en komen vele projecten, groot en klein, in uitvoering en we willen daarbij voorkomen dat dit leidt tot te forse (verkeers)hinder. De in 2012 opgerichte samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar heeft als opdracht om dit in goede banen te leiden. De betrokken overheden en het bedrijfsleven voeren zo regie over de vele projecten en communiceren op eenduidige en projectoverstijgende wijze over de bereikbaarheid.

### *Nieuwe impulsen*

In het Coalitieakkoord 2014-2018 'Voor de Verandering' zijn accenten gelegd en is ruimte gemaakt voor nieuwe investeringen. Vooral de vervoerwijze fiets is een belangrijk speerpunt in het verkeersbeleid. We komen daarom in 2015 met een nieuwe fietsstrategie met daarin een hoofdfietsroutekaart, zodat de middelen gericht kunnen worden ingezet, ook voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

### *Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 - 2018*

In dit meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2015 – 2018. Dit is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de korte termijn. Het is de weergave van de projecten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. We laten hiermee zien waar we prioriteit aan geven en welke keuzes we daarin maken.

Tot na 2020 wordt de inhoud van dit programma voornamelijk bepaald door de grote infrastructuurprojecten in de stad. Het resultaat van die projecten is belangrijk voor stad en regio, maar de uitdaging ligt ook in de periode van werkzaamheden die daar aan vooraf gaat. Met vele infrastructuurverbeteringen, een sterke inzet op hoogwaardig openbaar vervoer en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar bereiden we ons hier op voor.

De hoofdlijn van het programma en de financiële kaders worden hierna kort toegelicht. Het overzicht van het complete programma is gegeven in de bijlage, met de projectentabel, inclusief planning en beschikbare financiële middelen.

## 2. De Bereikbare Stad

### *Stad in de regio*

Groningen is de grootste stad en toonaangevend in het noorden van Nederland. Met een concentratie van topvoorzieningen, veel werkgelegenheid en kennisinstellingen en met een bruisende binnenstad. De aantrekkingskracht op economisch, onderwijs en cultureel gebied op de regio is enorm. Die positie willen we versterken en als stad en als stedelijke regio Groningen – Assen hebben we sterke economische kansen en potenties in vooral de kennissector. De positie in de regio en in het noorden, de ambities van stad en regio en de ruimtelijke en demografische ontwikkelingen vragen om een stad die altijd en duurzaam bereikbaar is, binnen de stad, vanuit de regio en van daar buiten.

### *Rol van bereikbaarheid*

Met een goede bereikbaarheid stimuleren en faciliteren we de ontwikkeling van de stad, zowel in economisch als ruimtelijk opzicht. Het structureel versterken van de werkgelegenheid is daarbij de belangrijkste uitdaging. Een bereikbare stad is geen doel op zich, maar randvoorwaardelijk en ondersteunend. Zo creëren we een stad en regio met meerwaarde: met optimale vestigingsmilieus voor wonen en werken en met een hoge omgevingskwaliteit.

### *Visie*

We willen naar een goed en duurzaam bereikbare stad, met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving, voor zowel onze eigen inwoners, als die van buiten de gemeentegrenzen die onze stad ook gebruiken. Het uitgangspunt daarbij is "met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet".

We investeren nu noodzakelijkerwijs nog veel in infrastructuur, maar voor de langere termijn zien we dat er grenzen zijn aan wat hiermee is op te lossen. In een transitie naar duurzame gedragsveranderingen in mobiliteit zien we de mogelijke vernieuwingen om ook op lange termijn de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Onze compacte stad, de dynamo's als bronnen van stedelijke ontwikkeling en een sterk systeem van openbaar vervoer bieden hiervoor de kansen.

### *Vervoerssysteem*

In de kern organiseren we de bereikbaarheid van stad en regio met een integraal vervoerssysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein. De basis is een samenhangend stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer, een autonetwerk met voldoende capaciteit, snelle fietsverbindingen in en naar de stad en mogelijkheden voor ketenmobiliteit (bijvoorbeeld P+R).

De reiziger staat centraal en is prima in staat zijn eigen keuzes te maken. Een optimaal functionerend en betaalbaar vervoerssysteem biedt daarvoor een scala aan reismogelijkheden en keuzevrijheid daarin. Een betere spreiding van de vervoersvraag over het netwerk en in de tijd leidt tot een optimale benutting van beschikbare capaciteit. Zo stellen we met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement en ketenmobiliteit (zoals P+R) zo nieuwe investeringen uit of voorkomen die.



## *Bereikbaarheidsstrategie*

In 2013 is samen met de regionale partners de bereikbaarheidsstrategie voor stad en regio geactualiseerd, beschreven in de Netwerkanalyse. Dit is onze basis en wij zetten in op de volgende kernpunten:

- Optimale bereikbaarheid van dynamo's en andere stedelijke, economische toplocaties;
- Ontwikkeling van vervoerknooppunten tot ruimtelijke centra van activiteit;
- Uitbouw van Fiets, Openbaar Vervoer en P+R en completeren van het autonetwerk;
- Optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit van het vervoersysteem;
- De binnenstad is het hart van stad en regio, goed bereikbaar en een sterke verblijfsfunctie;
- Samenwerking met regionale partners is de sleutel tot succes.

## *Samenwerking*

De Stad staat niet op zichzelf en bereikbaarheid is daarmee ook een opgave van de gehele stedelijke regio Groningen – Assen. Verkeer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. We kunnen en willen het niet alleen doen. Samenwerken met de regionale partners volgens een gezamenlijk ontwikkelde aanpak is daarom essentieel voor een goed resultaat. De regio is de stad, de stad is de regio.

## *Groningen fietsstad*

Groningen is en blijft een echte fietsstad. Het verder uitbaten en uitbouwen hiervan is een prominent element in de samenstelling van dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Ruim meer dan de helft van alle verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen gaan per fiets. Fietsen is gezond en duurzaam, legt een klein beslag op de fysieke ruimte en daarom willen we dit (al hoge) gebruik van de fiets nog vergroten. We gaan bijvoorbeeld de fiets meer gebruiken in onze stadspromotie én promoten het gebruik van de fiets zelf. Daarbij blijven we investeren in harde maatregelen. In de eerste plaats door een compleet, comfortabel en veilig fietsnetwerk aan te leggen. Daarnaast zorgen we voor goede, voldoende en veilige stallingsmogelijkheden aan het einde van de fietsrit.

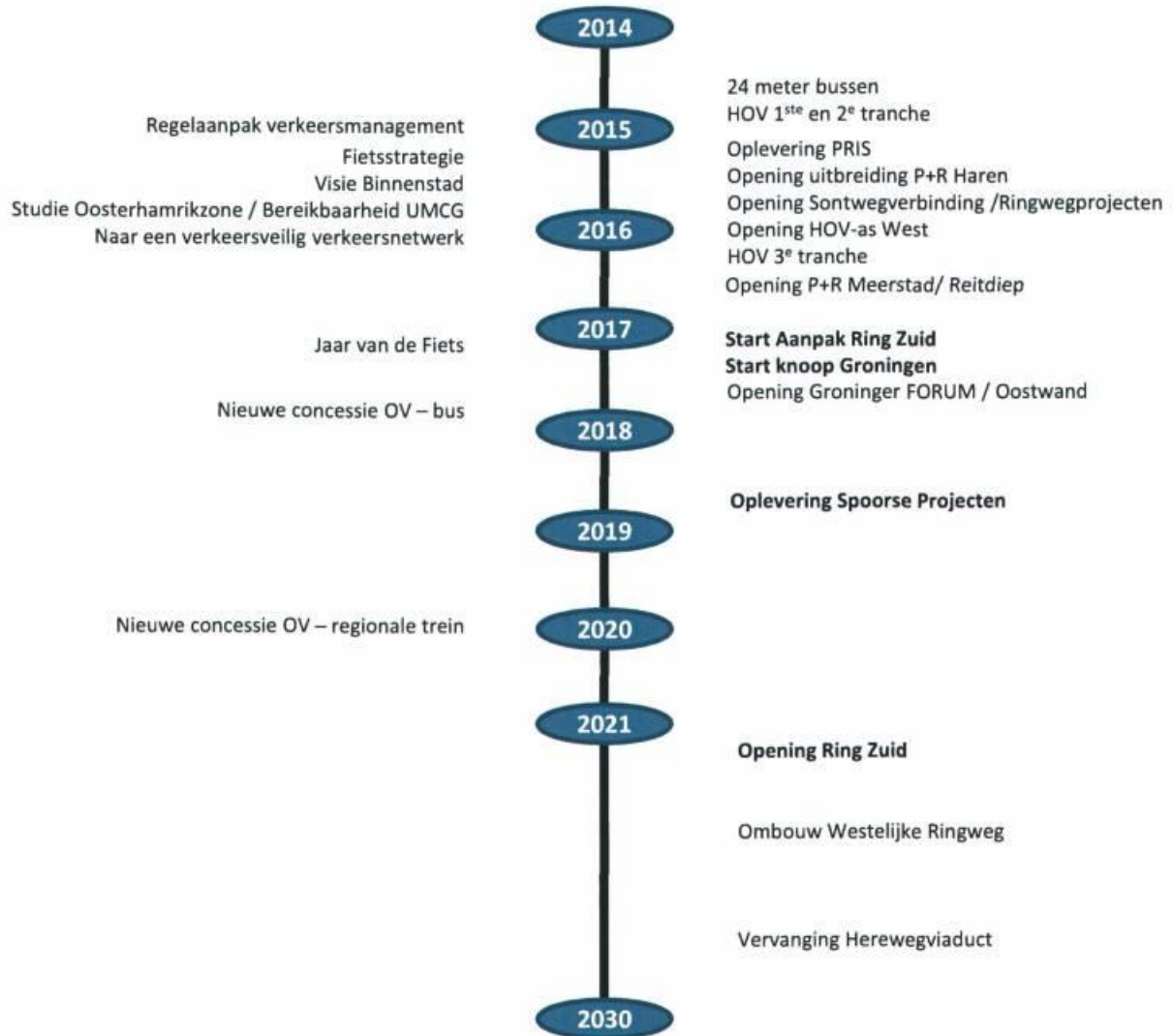
In de Fietsstrategie (gereed voorjaar 2015) wordt het fietsbeleid voor de komende jaren beschreven, prioriteren we de maatregelen op basis van een hoofd fietsroutekaart en besteden we nadrukkelijk aandacht aan het gedragsaspect van fietsers (en brommers/scooters/etc.) in het verkeer. We benoemen daarbij 2017 als 'Jaar van de Fiets'.

## *Uitbreiding programma*

Ter voorbereiding op nieuwe onderdelen van het programma doen we eerst onderzoek. Zo werken we aan een nieuwe visie op de binnenstad, waarin de verblijfsfunctie en de voetganger centraal staat, maar ook de stalling van fietsen en de bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijke onderwerpen zijn. Voor het openbaar vervoer zijn de vervolgstappen in de HOV-visie benoemd. Daarnaast onderzoeken we hoe met de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone ook de bereikbaarheid van de dynamo's UMCG/binnenstad kan worden verbeterd, in samenhang met de vervanging van de Gerrit Krolbrug. En omdat we verwachten op de langere termijn met de provincie aan de slag te moeten met de verbetering van de doorstroming op Westelijke Ringweg, denken we nu samen na over een meerjarenstrategie investeringen.

## Agenda

We staan aan de vooravond van grote investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. De hoofdlijn van onze bereikbaarheidsagenda voor de komende jaren is weergegeven in onderstaand schema. In dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015 – 2018 is beschreven aan welke projecten we nu concreet werken en hoe deze worden gefinancierd.



### 3. Projecten 2015 – 2018 in hoofdlijnen

Hieronder beschrijven we kort de belangrijkste projecten voor de komende jaren in 5 clusters:

- Aanpak Ring Zuid
- Spoorzone Groningen
- Netwerkanalyse Groningen – Assen 2013
- Fietsstrategie
- Regionale (auto)bereikbaarheid
- Overige stedelijke projecten

In de bijlage is een overzicht gegeven van alle projecten in het uitvoeringsprogramma, gekoppeld aan tijd en geld.

#### **Aanpak Ring Zuid**

De verbouwing van de Ring Zuid is het belangrijkste en grootste infrastructuurproject in de Stad en mede bepalend voor de inhoud van de rest van het programma Verkeer en Vervoer. De bereikbaarheid van Stad en regio wordt er sterk mee verbeterd en de verkeersveiligheid en het leefklimaat ondergaan een sterke positieve verandering. De investering levert een enorme impuls aan de economische ontwikkeling van stad en regio.

In 2014 is het Tracébesluit voorbereid, dat in september van 2014 is ondertekend door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast wordt binnenkort de Realisatieovereenkomst tussen de drie betrokken overheden ondertekend. De zienswijzen uit de inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit/MER zijn gebruikt bij de totstandkoming van het Tracébesluit. In 2015 wordt het proces van aanbesteding doorlopen en via een concurrentiegerichte dialoog wordt de uiteindelijke aannemer geselecteerd (begin 2016). Het totale projectbudget is 693 miljoen euro (prijspeil 2014).

Het Tracébesluit zal naar verwachting medio 2015 onherroepelijk zijn. De werkzaamheden starten met voorbereidende werkzaamheden (kabels/leidingen) door de samenwerkende overheden, waarna de aannemer aan de slag gaat. We verwachten dat in 2015 het project op straat zichtbaar gaat worden en eind 2016 dan de daadwerkelijke ombouw kan starten, die dan vervolgens 5 jaar gaat duren.

#### *Helperzoomtunnel /bus toe- en afrit Hoogkerk*

Twee projecten van belang op stedelijke schaal worden meegenomen in de Aanpak Ring Zuid. Zo verbeteren we de lokale bereikbaarheid van de zuidelijke wijken met de realisatie van de Helperzoomtunnel. En door de aanleg van een toe- en afrit specifiek voor de bus vanaf de P+R-Hoogkerk op de A7 creëren we exploitatievoordelen en ontstaan mogelijke busroutes door Corpus den Hoorn. Het moment van beschikbaarheid van deze infrastructuraanpassingen wordt mede bepaald door de resultaten van het aanbestedingsproces. Het knelpunt in de dekking van de bus toe- en afrit door bezuinigingen uit 2013 (1,3 miljoen euro), gaan we oplossen met een hogere aanvraag RSP.

## **Spoorzone Groningen**

Naast de Aanpak Ring Zuid is de verbetering van de bereikbaarheid per spoor het tweede grote en bepalende project de komende jaren. Onder de noemer Spoorzone Groningen werken we aan meerdere deelprojecten.

### *Hoofdstation*

Het hoofdstation is het belangrijkste OV-knooppunt in stad en regio. Met meer treinen, treinen die kunnen doorrijden door het hoofdstation en een sterke verbetering van de overstapmogelijkheden tussen regionale en landelijke treinen, gaan we veel (tijd)winst realiseren voor de reizigers. Daartoe worden de sporenlay-out in het station zelf en de toeleidende sporen naar het station aangepast.

Eind 2014 is het ontwerp bepaald met de keuze voor de voorkeursvariant B4. Met deze keuze is de noodzaak voor een project uit het vorige meerjarenprogramma, een fly-over voor de sporen ten westen van het hoofdstation, vervallen. Gekozen is voor een spoor configuratie die het doorrijden van de trein uit Leeuwarden naar Station Europapark mogelijk maakt. Het door de provincie gereserveerde budget voor de fly-over is toegevoegd aan het totale projectbudget voor de Spoorzone (totaal 236 miljoen euro).

Begin 2015 start de aanbestedingsprocedure. De werkzaamheden starten in 2016 met het projectdeel zuid-oost (opstelterrein Rouaanstraat tot en met station Europapark). De bouw van de tunnels ter plaatse van het hoofdstation wordt beoogd vanaf 2018. In de zomer van 2017 en 2018 krijgen we te maken grootschalige buitendienststellingen van het treinverkeer. Doel is dat met ingang van de treindienstregeling eind 2020 de veranderingen in de spoorproducten effectief zijn.

### *Bustunnel*

Met een bustunnel onder de stationssporen realiseren we een structureel exploitatievoordeel voor het openbaar busvervoer, dat is geschat op 550 duizend euro per jaar. De aanpassingen van de sporen geven nu een unieke kans om gelijktijdig deze busonderdoorgang te realiseren. De bustunnel sluit aan de zuidzijde van het hoofdstation aan op de HOV-as West, maar geeft ook de mogelijkheid om het busstation eventueel te verplaatsen naar de zuidzijde. De totale investering voor de tunnel, inclusief bijkomende voorzieningen, etc is geschat op 30 miljoen euro. In het vorige meerjarenprogramma was dit project nog apart benoemd, maar de planuitwerking en voorbereiding van aanbesteding is nu onderdeel van het gehele project Spoorzone Groningen.

### *Extra maatregelen HOV-visie*

Om ontwikkeling van het zuidelijke deel van het stationsgebied mogelijk te maken en reizigersstromen beter te verdelen creëren we een zuidelijke stationsingang. In het kader van de HOV-visie zijn hiervoor middelen vrijgemaakt, evenals voor de verlenging van perrons en extra perrons. Deze maatregelen zijn nu opgenomen in het gehele project Spoorzone Groningen.

### *Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden*

Om te kunnen voldoen aan de vervoersvraag tussen Groningen en Leeuwarden is het nodig om elk uur een extra sneltrein tussen deze steden te laten rijden. Deze extra sneltrein past in het lange termijn beeld HOV en draagt bij aan het efficiënter maken van het openbaar vervoer. De verwachting is dat de extra trein tijdens de dienstregeling 2018 kan rijden. Om deze sneltrein te kunnen laten rijden is onder andere een verdubbeling van het spoor tussen Zuidhorn en Hoogkerk en de realisatie van een tunnel in de Paterswoldseweg onder het spoor (voor alle verkeerssoorten) noodzakelijk.

De geplande HOV-as West rijdt (in de eindvorm) over deze zelfde tunnel, parallel aan het spoor. Omdat die tunnel echter pas later beschikbaar is, wordt eerst van een tijdelijke voorziening gebruik gemaakt.

### *Fietstunnel en –stalling*

Het project Groningen Spoorzone biedt ook kansen voor een spoorkruisende fietstunnel. Met een dergelijke tunnel wordt het fietsnetwerk fijnmaziger (minder omrijden) en ontsluiten we het zuidelijke stationsgebied direct. Onderzoek heeft een voorkeursvariant opgeleverd, met een tunnel ter hoogte van het stationsgebouw met aansluiting op een fietsrotonde in het Stadsbalkon. Eerst is nog planuitwerking nodig. Realisatie loopt gelijk op met de werkzaamheden aan de sporen in het hoofdstation. De investeringskosten zijn globaal geraamd op 12 miljoen euro.

We hebben het voornemen de stallingscapaciteit voor fietsen in het stationsgebied uit te breiden van 10.000 naar 17.500 plaatsen. De fietstunnel maakt het mogelijk een deel van deze uitbreiding aan de zuidzijde van het hoofdstation projecteren. We combineren deze daarom met een ondergrondse fietsenstalling van 3500 tot 4000 plaatsen. De investeringskosten hiervan zijn globaal geraamd op 8 miljoen euro.

### *Herewegviaduct*

De onderhoudsstaat van het Herewegviaduct maakt vervanging noodzakelijk. Uit onderzoek is gebleken dat de vervanging kan worden uitgesteld tot 2028. Gelijktijdige uitvoering met de Aanpak Ring Zuid en ondertunneling van de spoorwegovergang Paterswoldseweg leidt naar verwachting tot een fors bereikbaarheidsprobleem voor de stad. Daarom voeren we eerst groot onderhoud en later aanvullend extra onderhoud uit en schuiven vervanging daarmee vooruit. Het Herewegviaduct is nu een onderhoudsproject geworden en komt daarom niet meer voor in dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

### *Ruimtelijke ontwikkeling Stationsgebied*

Tegelijkertijd met de aanpassingen aan de sporen werken we aan een ruimtelijk plan voor het gehele gebied ten zuiden van de sporen. Het grootste en belangrijkste OV-knooppunt van het noorden biedt tal van mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Bouwstenen voor het ruimtelijk plan zijn het voorkeursalternatief (2011) en de ontwikkelstrategie (2013). Dit plan wordt opgesteld in 2015/2016, met betrokkenheid van omwonenden, bedrijven en andere stakeholders .

## Netwerkanalyse Groningen – Assen 2013

In 2013 is de regionale samenwerking Groningen – Assen, de regiovisie en de gezamenlijke bereikbaarheidsstrategie vernieuwd. Basis daarvoor was onder andere een actuele analyse van de verkeersnetwerken. Vanwege het stoppen met de RegioTram is op basis daarvan een nieuwe visie op een stelsel van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen ontwikkeld. Deze HOV-visie heeft een centrale plek in een breed en omvangrijk Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) van de gezamenlijke regionale partners. Naast verbeteringen van openbaar vervoer zijn hier ook diverse auto- en fietsmaatregelen in opgenomen. Veel van deze maatregelen liggen binnen de gemeente Groningen en zijn daarom onderdeel van dit Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

### *Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)*

In de periode 2014 – 2016 werken we stapsgewijs aan de transformatie van het openbaar vervoer naar een hoogwaardig systeem van trein en bus. In de HOV-visie uit 2013 is de trein de ruggengraat van de HOV-structuur en daar waar geen trein aanwezig is, zijn dat de HOV-bussen.

Met ingang van 2014 rijden we op 3 lijnen met nieuwe HOV-bussen (Qlink). Om het gehele systeem met hoge kwaliteit en hoge frequentie te laten functioneren realiseren we nog meerdere grote en kleine noodzakelijke maatregelen. Deze worden in 3 tranches uitgevoerd:

- Tranche 1: om de dienstregeling te kunnen rijden;
- Tranche 2: om de snelheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten;
- Tranche 3: om het HOV goed te laten functioneren tijdens de Aanpak Ring Zuid en om het openbaar vervoer betaalbaarder maken

Planning is dat het gehele maatregelenpakket is afgerond in 2016. Daarmee zijn dan ambitieniveau 1 en 2 van de HOV-visie bereikt.

### *HOV-as West*

Vanuit westelijke richting, tussen P+R Hoogkerk en het hoofdstation, rijden veel bussen. Met het realiseren van een specifieke busroute tot het station, de HOV-as West, creëren we een snelle, betrouwbare busverbinding door de stad, die van groot belang is voor de OV-exploitatie. De laatste (3e) fase die nog moet worden aangelegd betreft het tracédeel tussen Paterswoldseweg en Hoofdstation. De HOV-as West wordt begin 2016 voltooid.

Het in 2014 geconstateerde knelpunt in de financiële dekking is opgelost door inzet van 1,22 miljoen euro vanuit de OV-voorziening. In het projectbudget zijn ook opgenomen de plankosten voor de afstemming met aanleg van de tunnel onder de spoorwegovergang in de Paterswoldseweg.

### *P+R knooppunten*

Met Park+Ride bieden we de forens en bezoeker van de stad een gunstig reisalternatief. Er kan gratis worden geparkeerd aan de rand van de stad en tegen beperkte kosten kan met de bus tot in het hart van de stad worden gereisd. De P+R locaties zijn met de stedelijke dynamo's en met elkaar verbonden via HOV-assen. Het zijn knooppunten in het openbaar vervoersysteem, net als nu de treinstations en straks ook de nieuwe knoop UMCG-noord.

We zijn gestart met de planvorming van twee nieuwe locaties: P+R-Reitdiep (300 plaatsen) en P+R-Meerstad (400 plaatsen). Planning is dat deze medio 2016, voor de start van de Aanpak Ring Zuid, in gebruik genomen kunnen worden. De uitbreiding van het bestaande P+R-terrein Haren met 500 plaatsen, is medio 2015 beschikbaar. Verder werken we aan de invulling van verbeteringen van de kwaliteit van de bestaande P+R-terreinen.

Ter verbetering van de OV-exploitatie en bedieningsmogelijkheden per bus vanaf de P+R Hoogkerk wordt een extra op- en afrit op de A7 gerealiseerd. De planuitwerking en realisatie hiervan is ondergebracht in het project Aanpak Ring Zuid en wordt als één van de eerste projecten uitgevoerd.

#### *DRIS*

Eén van de factoren bij de keuze voor het reizen met openbaar vervoer is de beschikbaarheid van actuele reisinformatie. Ter bevordering van de kwaliteit van het HOV-systeem investeren we daarom in het Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS) op bushaltes. Vanuit de HOV-visie is hiervoor 1,5 miljoen euro extra RSP voor stad en regio beschikbaar gesteld (waarvan 1,1 miljoen euro in de stad). De realisatie van de maatregelen is grotendeels afgerond in 2014. Bij bushaltes die grootschalig op de schop gaan of nog aangelegd moeten worden, gebeurt plaatsing van informatiepanelen nog in 2015 of 2016.

#### *Toegankelijke haltes*

Soms hebben openbaar vervoerreizigers een visuele of fysieke beperking. Ter verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer werken we aan de aanpassing van de bushaltes in de stad. Een deel van deze aanpassingen was opgenomen in het project RegioTram, maar vanwege het stoppen hiervan, is vanuit de HOV-visie extra budget toegevoegd (1 miljoen euro). De financiering bestaat deels uit provinciale subsidie en eis daarvoor is dat voor 2015 420 van de in totaal 650 bushaltes toegankelijk zijn. De aanpassing van diverse haltes is echter onderdeel van grotere projecten (zoals de HOV-visie) en vindt daarom nog plaats in 2015 of 2016.

#### *Optimalisatie van het regionale fietsnetwerk*

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in de stad, maar ook steeds meer vanuit de regio naar de stad, bijvoorbeeld door de opkomst van de elektrische fiets. Binnen de netwerkanalyse is daarom ook ingezet op het verbeteren de regionale Fietsroutes Plus en van de aansluiting daarvan op de bestaande hoofdfietsroutes in de stad. We hebben daarom inmiddels de volgende projecten opgestart:

- Fietspad langs de Noordelijke Ringweg (gedeelte Jaagpad-Iepenlaan);
- Fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen – Sauwerd (gedeelte Pegasusstraat-Kastanjelaan);
- Verbeteren Slimme Routes Zernike;
- Verbeteringen P+R-voorzieningen voor fietsers.

In totaal is voor deze projecten 3,2 miljoen euro beschikbaar.

We onderzoeken verder nog of het landelijke subsidieprogramma Vervolg Beter Benutten extra mogelijkheden kan bieden voor de verbetering van fietsroutes van regionaal en stedelijk belang. Begin 2015 is hierover meer duidelijkheid.

#### *Verbetering van de autodoorstroming*

Om de stad en vooral de dynamo's bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote infrastructurele projecten in de stad, zijn binnen het maatregelenpakket dat hoort bij de Netwerkanalyse ook maatregelen opgenomen ter verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer. Zo wordt een financiële bijdrage geleverd aan de aanpassing van de situatie rondom het Martiniziekenhuis (Boerhaverotonde) in 2015 en is gestart met de planuitwerking van de verbetering van de kruising van de Zonnelaan met de aansluiting op de Noordelijke Ringweg.

Van het totale budget van 2,9 miljoen euro resteert nog 2,2 miljoen euro. In 2015 komen we met voorstellen voor invulling van dit budget met andere projecten.

#### **Fietsstrategie**

Groningen is een van de meest fietsvriendelijke steden ter wereld en daar mogen we trots op zijn! De fiets als vervoerwijze is van groot belang voor de stad en stadje, voor zowel de bereikbaarheid als voor de leefbaarheid. Fietsen is hier niet alleen de beste manier om je door te stad te verplaatsen, maar ook een levensstijl: snel en gezond. Samen met de stad werken we daarom aan een nieuwe Fietsstrategie op basis van innovaties, experimenten en slimme en gezonde oplossingen op fietsgebied. We beschrijven hierin ons toekomstige fietsbeleid en geven we richting aan de investeringen in infrastructuur en stallingsvoorzieningen en aan het gedragsaspect van de fietser in het verkeerssysteem. De Fietsstrategie bieden we de raad aan in het voorjaar van 2015.

We werken natuurlijk al continu aan de verbetering van positie van de fiets en de bijbehorende infrastructuur in de stad. Soms als onderdeel van lopende projecten en soms solitair:

- Fietsenstalling onder het Forum;
- Fietstunnel/-stalling als onderdeel van de Spoorzone Groningen;
- Fietspaden langs Noordelijke Ringweg en spoor Groningen-Sauwerd als onderdeel van de Netwerkanalyse;
- Slimme Routes Zernike als onderdeel van de Netwerkanalyse;
- Fietsvoorzieningen (stallingen, kluizen, verhuur) bij hoofdstation, op P+R-terreinen en bushaltes;
- Fietspad de Verbetering.

Al deze projecten zijn weer bouwstenen voor de Fietsstrategie en passen goed in dat vernieuwde fietsbeleid. Ze zijn onderdeel van de hoofdfietsroutekaart. Daarnaast gaan we bijvoorbeeld de fiets meer gebruiken in onze stadspromotie én promoten het gebruik van de fiets zelf. We benoemen 2017 als 'Jaar van de Fiets'.



### *Overige fietsmaatregelen*

De aanleg van de fietsverbinding Bessemoerstrook is inmiddels afgerond.

De aanwezigheid van studenten leidt op diverse plekken in woonwijken tot een tekort aan goede openbare stallingsvoorzieningen. Voor het realiseren van fietsenstallingen in de wijken is budget beschikbaar, dat vanaf 2015 is verlaagd naar jaarlijks 25 duizend euro (programma Wonen: flankerend beleid studentenhuisvesting). Hiermee kunnen nog slechts beperkt ingediende verzoeken van bewoners worden gehonoreerd. Binnen de nieuwe Fietsstrategie zoeken we aanvullende middelen om het bedrag voor fietsklemmen te vergroten.

Vanuit het rijksproject Beter Benutten is 1 miljoen euro beschikbaar voor het uitbreiden van stallingsvoorzieningen en fietsverhuur op P+R-terreinen en bij enkele belangrijke OV-bushaltes in de Stad. Daarmee stimuleren we het Park+Bike concept en dus de fiets als natransport vanaf een P+R-terrein. De maatregelen zijn gerealiseerd in 2014, maar alleen die bij de P+R Haren lopen door tot in 2015 vanwege de koppeling met de uitbreiding van de capaciteit voor auto's van deze P+R-locatie.

### **Regionale (auto)bereikbaarheid**

Voor de komende jaren staan vele grote en kleine infrastructuur projecten gepland. Daarmee verbeteren we de bereikbaarheid structureel. De planning van deze projecten is veelal afgestemd op de Aanpak Ring Zuid en de Knoop Groningen. Om de stad bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van de grote projecten is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar in 2012 van start gegaan.

#### *Organisatie Groningen Bereikbaar*

Doel van de samenwerking is de bereikbaarheid te waarborgen door regie te voeren op de planning van de werkzaamheden, een goede communicatie te verzorgen en het gecoördineerd in zetten van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement maatregelen. We werken samen met het Rijk, de regio Groningen –Assen, de provincies Groningen en Drenthe en ProRail. Het bedrijfsleven is betrokken via een adviescommissie.

#### *Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)*

Onder aansturing van Groningen Bereikbaar werken we samen met onze partners aan de uitbreiding van systemen voor dynamische verkeers- en parkeergeleiding, om daarmee automobilisten beter en vlot naar hun juiste bestemming te verwijzen. Onderdeel daarvan is de vervanging van het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Ook gaan we samen aan de slag met Incident Management.

Wij dragen hier 2,92 miljoen euro aan bij (vanuit de middelen voor de Netwerkanalyse) en onze partners trekken hiervoor 10,98 miljoen euro uit. De maatregelen zijn in voorbereiding en planning is dat het gehele pakket medio 2015 operationeel is. De genoemde bedragen zijn inclusief het (verkeerskundig) beheer en het onderhoud van de systemen tot en met 2020.

### *Mobiliteitsmanagement*

Niet alles kan worden opgelost met fysieke maatregelen en daarom is één van de sporen van het regionale beleid gericht op structurele gedragsveranderingen in mobiliteit. Door Groningen Bereikbaar worden daarom diverse mobiliteitsmanagementmaatregelen uitgevoerd.

De werkgeversgerichte aanpak van de regio Groningen – Assen is hier sinds 2014 integraal opgenomen en is gericht de mobiliteit door forenzen. Deze werkgeversgerichte aanpak is financieel gedekt tot en met 2017.

Aanvullend hierop worden bredere mobiliteitsmanagementmaatregelen voorbereid, in eerste instantie gericht op de vermindering van het aantal autoritten in de spitsperiodes gedurende de periode van werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg en de Spoorzone. Randvoorwaarde is dat er dan ook voldoende alternatieven beschikbaar zijn voor reizigers en daarom worden, naast uitbreiding van P+R en fietsinfrastructuur, ook maatregelen genomen om meer capaciteit in het openbaar vervoer tijdens de spits te creëren. Verwacht wordt dat de gedragsveranderingen in mobiliteit ook daarna gedeeltelijk een blijvend effect hebben.

### *Oostelijke Ringweg*

Door de provincie wordt een reconstructie uitgevoerd van de Oostelijke Ringweg. Door het ongelijkvloers maken van de diverse aansluitingen worden zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Dit project wordt afgerond in 2015. Op basis van bestuurlijke afspraken uit 2001 zijn wij medefinancier van de opwaardering van de Oostelijke, Noordelijke en Westelijke Ringweg.

Tijdens de uitvoering is gebleken dat een 2-tal ecologische zones alleen gerealiseerd kan worden door vervangingen van fietsviaducten, in tegenstelling tot de geplande constructieaanpassing van bestaande viaducten. Daarnaast zijn de financiële prognoses van het gehele project naar boven bijgesteld. Op basis van de geldende afspraak is daarom de gemeentelijke bijdrage verhoogd met in totaal 700 duizend euro. Deze extra kosten zijn gedekt uit het spaarprogramma Ringwegen (BDU en eigen middelen – nieuw beleid).

### *Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)*

Om de verkeersdoorstroming te verbeteren wordt het knooppunt Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg aangepast. Dit project wordt uitgevoerd door de provincie en afgerond in 2015.

De projectinvulling is deels gewijzigd door actuele ontwikkelingen. In verband met de mogelijkheid tot inzet van de Ringweg als omleidingsroute tijdens de Aanpak Ring Zuid, wordt op de verbindingsweg Westelijke ringweg -> Noordelijke ringweg een extra rijstrook aangebracht (meerkosten gedragen door Groningen Bereikbaar). Daarnaast wordt vanwege ongewenste verkeerseffecten in het woongebied Reitdiep de voorgenomen opheffing van de kruising Hoogeweg-Westelijke Ringweg niet meer uitgevoerd en anders opgelost. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp leidt tot meerkosten. Op basis van de geldende afspraken over financiële verdeling is daarom de gemeentelijke bijdrage verhoogd met 50 duizend euro. Deze extra kosten zijn gedekt uit het spaarprogramma Ringwegen.

## N360

Zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid op de provinciale weg N360 tussen Groningen en Loppersum moet worden verbeterd. Begin 2015 start de provincie met de reconstructie. De maatregelen binnen de gemeente Groningen hebben betrekking op het gedeelte tussen de Oostelijke Ringweg en de gemeentegrens en worden gerealiseerd voor aanvang van de Aanpak Ring Zuid.

### **Overige stedelijke projecten**

#### *Sontwegtracé / Sontbrug*

De verbetering van het Sontwegtracé tussen Europaweg en Oostelijke Ringweg maakt de ontwikkeling van de Eemskanaalzone mogelijk en verbindt het woongebied Meerstad met de bestaande stad. Ook wordt dit de route voor de HOV-verbinding Binnenstad - P+R Meerstad.

De aanleg van de Sontbrug is noodzakelijk om de route compleet te maken. De uitvoering hiervan is al gestart en we realiseren op de brug over het Winschoterdiep een gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus. Ook de Sontweg wordt heringericht. De planning is er op gericht het tracé klaar hebben, voordat de ombouw van de Zuidelijke Ringweg in het oostelijke deel van de stad is gestart. Het project is gereed eind 2015 en de route kan dan dienen als alternatief tijdens de werkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid.

De gunstige aanbestedingen van de delen van het gehele tracé hebben geleid tot een bijstelling van de totale projectbegroting van 65 miljoen euro naar 55,9 miljoen euro. De bijdrage vanuit Meerstad aan de dekking van het project is met dit verschil verlaagd.

#### *Doorstroming Martinizekenhuis (Boerhaaverotonde)*

De doorstroming tussen de rotonde Boerhaavelaan en de rotondes bij de aansluiting met de A7 is onvoldoende. Files zorgen ervoor dat ambulances en bussen te lang onderweg zijn naar het Martinizekenhuis. Deze nu al ongewenste situatie verslechtert tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, omdat de verkeersdruk op deze rotondes zal toenemen. Met een combinatie van maatregelen op meerdere plaatsen rondom het Martinizekenhuis, waaronder een bypass langs de Boerhaaverotonde, gaan we de doorstroming verbeteren. Deze maatregelen eind 2015 afgerond.

#### *Parkeren*

Parkeren is onderdeel van de stedelijke bereikbaarheid en met ons parkeerbeleid faciliteren we het bewaken van een aantrekkelijke openbare ruimte. Voor de binnenstad stimuleren we daarom het gebruik van parkeergarages en P+R en ontmoedigen het parkeren op straat. Het parkeren in woonwijken is primair bedoeld voor bewoners. Waar nodig zoeken we in overleg met belanghebbenden naar oplossingen en nemen we maatregelen. Het Parkeerbedrijf zorgt daarbij voor de dagelijkse uitvoering.

In de Oranjebuurt Noord en Noorderplantsoenbuurt was al jaren sprake van parkeeroverlast en na een intensief traject van overleg met bewoners is daarom vanaf 2015 een betaald parkerenregime van kracht.

In het gebied Oosterparkwijk/Korrewegwijk/De Hoogte worden vergelijkbare problemen met de parkeerdruk ervaren. We hebben financiële middelen vrijgemaakt (bestemming van het resultaat van de Rekening 2013) om op eigen verzoek in gesprek te gaan met de bewoners van over mogelijke oplossingen voor de problematiek van een hoge parkeerdruk. We verwachten het resultaat hiervan in 2015.

In grote delen van de stad is sprake van betaald parkeren op straat via betaalautomaten. Vanwege problemen (bij herhaling) met diefstal van contant geld, zijn in 2014 alle parkeerautomaten in de stad vervangen door card-only automaten.

In gebieden met een parkeerregime kunnen bewoners eenvoudig parkeren door aanschaf van een parkeervergunning en bezoekerspas. Het computersysteem dat door het Parkeerloket wordt gehanteerd voor de uitgifte van parkeervergunningen is compleet vernieuwd en vanaf 2015 gaan we hier mee werken. De digitalisering van de parkeerproducten en bijbehorende werkprocessen worden in samenspraak met Stadstoezicht steeds verder uitgebouwd om daarmee de efficiency te vergroten en kosten te besparen.

### *Verkeersveiligheid*

Ter vergroting van de verkeersveiligheid brengen we in diverse gebieden een 30 km/uur-regime aan. Daarbij horen ook kleinschalige herinrichtingswerkzaamheden en het laatste project in dit pakket is de reconstructie van de Vechtstraat. Bij de begroting 2015 zijn hiervoor extra middelen vrijgemaakt en dit project wordt medio 2015 afgerond.

Vanaf 2015 trekken we ook structureel meer geld uit voor verkeersveiligheid. We onderscheiden daarbij een infrastructurele en een gedragscomponent:

- Voor kleine verkeersmaatregelen zijn middelen beschikbaar tot en met 2015. Daarna wordt dit gecontinueerd uit structurele middelen (jaarlijks 200 duizend euro). Het gaat hier om kleine ingrepen. Om in te kunnen spelen op acute problemen met verkeers(veiligheids)situaties van een grotere omvang creëren we ook daarvoor financiële ruimte (jaarlijks 100 duizend euro).
- Met beïnvloeding van verkeersgedrag, vooral van fietsers, is veel te bereiken. We gaan daarom aan de slag met maatregelen en experimenten die via een gedragsaanpassing leiden tot veiligere situaties (jaarlijks 150 duizend euro). Daarnaast werken we vanaf 2015 weer structureel aan Verkeerseducatie met de nadruk op het bereiken van schoolgaande kinderen (jaarlijks 55 duizend euro). We sluiten daarbij aan op het provinciaal verkeerseducatieprogramma dat in voorbereiding is.

De kleine verkeersmaatregelen hebben het karakter van een werkbudget voor maatregelen kleiner dan 10 duizend euro, vooral, maar niet uitsluitend, met het oog op verkeersveiligheid. Deze werkwijze gaan we evalueren en voor de overige componenten gaan we een jaarlijks verkeersveiligheidsprogramma opstellen.

## 4. Investeringsbeeld / Financiële kaders

In 2013 is Netwerkanalyse geactualiseerd en daarmee zijn substantiële bedragen beschikbaar gesteld om de bereikbaarheid van onze stedelijke regio en de dynamo's te verbeteren. Vorig jaar zijn deze bedragen al opgenomen in het meerjarenprogramma en (soms nog indicatief) doorvertaald over de projecten. In 2014 is al volop gewerkt aan de uitvoering van deze projecten, zoals de maatregelen uit de HOV-visie. Voor andere projecten is de verkenningsfase nog niet afgerond of moet die zelfs nog beginnen. Dit heeft nu geleid tot meerdere nieuwe projecten in dit meerjarenprogramma. In het programma is nog steeds speelruimte ingebouwd. De financiering van projecten is niet in beton gegoten, maar het is mogelijk binnen de deelprogramma's Netwerkanalyse HOV/auto-/fiets-infrastructuur en P+R mee- en tegenvallers die op projectniveau kunnen ontstaan, met elkaar te verrekenen. Gezien de veelheid aan projecten en onzekerheden in de verkenningsfase blijven we er rekening mee houden dat deze situatie zich gaat voordoen.

Een nieuwe impuls gaat uit van de reservering in het Coalitieakkoord 2014 van 2 miljoen euro structureel voor het thema Verplaatsen. Vanaf de begroting 2015 is deze beschikbaar en wordt met name ingezet om extra investeringen te plegen voor het vervoermiddel Fiets.

Ten opzichte van vorig jaar is de financiering van een aantal projecten gewijzigd. Dat heeft te maken met vorderingen in de planvorming, het samenvoegen van projecten (Spoorzone), het (her)bestemmen van RSP- en BDU-subsidies en het effectueren van afgesproken bezuinigingen in het kader van de begroting 2014. Deze wijzigingen voeren we steeds door in overleg met regio en provincie.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de (soms indicatieve) inzet van de middelen per project. Daarnaast is aangegeven welke partij trekker is van deze projecten. Want dat zijn we, geheel in lijn met het samen werken aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio, niet altijd zelf. Wel denken we altijd mee over de beste oplossingen én dragen we financieel bij; of dat nu op RSP-pakketniveau of via een aparte eigen bijdrage is. De projecten in de bijlage komen voort uit de regionale bereikbaarheidsstrategie (MIP), de HOV-visie en de gezamenlijke investeringsagenda van gemeente en provincie. Hieronder wordt kort ingegaan op de ontwikkelingen per financieringsbron.

### Ontwikkelingen per financieringsbron

In de tabel zijn 5 verschillende (hoofd)financieringsbronnen aangegeven, namelijk: eigen middelen, BDU, RSP, Regio (MIP) en overig. De RSP-middelen zijn daarbij verder uitgesplitst in middelen die samenhangen met de HOV-visie (herbestemming RSP/MIT door provincie), de investeringen in HOV-infra en transferia en de RSP-middelen die al waren verdeeld in het basisconvenant.

### Eigen middelen

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer wordt al enkele jaren voor een groot deel gefinancierd met subsidies. Dat heeft enerzijds te maken met de verminderde financiële armslag van de gemeente en anderzijds met onze financiële bijdrage van 80 miljoen euro aan het RSP op pakketniveau. Bij de begroting 2015 zijn vanuit de eigen middelen extra impulsen toegevoegd voor maatregelen die voortvloeien uit de Fietsstrategie en de ontwikkeling van het stationsgebied tot HOV-knooppunt. Ook zijn extra middelen uitgetrokken onder de noemer verkeersgedrag ter verbetering van de verkeersveiligheid. In totaal gaat het om 2 miljoen euro structureel. Dit zetten we als volgt in:

Bestemming	Bedragen x 1000 euro			
	2015	2016	2017	2018
<b>Stationsgebied</b>				
Planontwikkeling en strategie	1.000	1.000	-	-
<b>Fietsmaatregelen</b>				
Fietstunnel stationsgebied *			660	660
Fietsstrategie	645	445	785	785
<b>Verkeersveiligheid</b>				
(Kleine)verkeersmaatregelen **	-	200	200	200
Reservering onvoorziene maatregelen	100	100	100	100
Diverse onderzoeks- en proceskosten	50	50	50	50
Verkeerseducatie	55	55	55	55
Experimenten verkeersgedrag	150	150	150	150
<b>Totaal</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>

\* De aanleg van een spoorkruisende fietstunnel is geraamd op 12 miljoen euro. Dit komt overeen met ongeveer 660 duizend euro structureel

\*\* Voor 2015 is uit bestaande middelen nog 140 duizend euro beschikbaar

De besteding aan het Stationsgebied heeft betrekking op de onderzoeks- en interne proces- en personeelskosten. Het gaat daarbij om de activiteiten die te maken hebben met de infrastructurele maatregelen rondom de Spoorzone Groningen en de ontwikkeling van een ruimtelijk-economisch plan voor het gehele Stationsgebied. Onderdeel daarvan is het opstellen van een financiële strategie, waarmee onder andere de langjarige kosten die met deze ontwikkeling samenhangen vanaf 2017 op andere wijze gedekt kunnen worden. De totale plan- en investeringskosten worden pas vanaf dan meer duidelijk.

### BDU

Sinds 2014 zijn onze BDU ontvangsten met ruim 3 miljoen euro verminderd, doordat de provincie, in nauw overleg met ons, de BDU de komende jaren gebruikt voor investeringen in openbaar vervoer, waaronder de aanschaf van nieuwe bussen en verbeteringen aan bestaande bussen. Wij ontvangen jaarlijks nog bijna 400 duizend euro, dat we inzetten voor het spaarprogramma Ringwegen dat we samen met de provincie hebben opgezet. We gaan in overleg met de provincie onderzoeken hoe we dit spaarprogramma de komende jaren kunnen doorzetten.

In de financiering van lopende projecten is bijna 21 miljoen euro BDU opgenomen.

### *RSP*

Het RSP is de grootste financieringsbron van het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Het RSP bestaat uit meerdere onderdelen. Voor het verkeersprogramma zijn de onderdelen “concrete bereikbaarheidsprojecten”, “regionaal mobiliteitsfonds (RMF)” en de middelen “Motie Koopmans” de belangrijkste. In dit onderdeel zijn bijvoorbeeld de projecten Zuidelijke Ringweg en Spoorzone Groningen ondergebracht. Naast verkeersprojecten financiert het RSP ook kennis- en innovatieprojecten. De kern daarvan is het Ruimtelijk Economisch Programma (REP). De bijdrage van 35 miljoen euro aan het Groninger Forum komt bijvoorbeeld uit dit REP.

In de tabel is de kolom RSP HOV-infra/transferia apart opgenomen. Voor deze projecten zijn wij, met uitzondering van de bustoe- en afrit Hoogkerk, de trekker. Dit onderdeel van het RSP heeft een omvang van 77 miljoen euro voor de gehele regio, waarvan 42 miljoen euro is bestemd voor de stad Groningen. Hiermee zijn we 2 nieuwe projecten gestart: P+R-Reitdiep en P+R-Meerstad. Er resteert nog een post van bijna 3,1 miljoen euro voor investeringen in P+R, zoals de verbetering van de kwaliteit van terreinen. In overleg met onze regionale partners werken we aan de invulling hiervan.

### *Regio(fonds)*

In 2013 is in het kader van de actualisatie van de Regiovisie Groningen Assen en de Netwerkanalyse is vanuit het meerjaren-investerings-programma (MIP) van het Regiofonds in totaal 62 miljoen euro beschikbaar gekomen voor plannen die de bereikbaarheid van de gehele regio verbeteren. Bijna 32 miljoen euro hiervan is opgenomen in projecten uit de tabel (bijlage).

### *Overige financieringsbronnen*

De kolom overig omvat een grote diversiteit aan verschillende subsidiebronnen. De meest omvangrijke is de bijdrage van 200 miljoen euro uit het MIRT voor de Zuidelijke Ringweg. Verder bevat deze kolom onder andere provinciale bijdragen vanuit het MIT, de rijkssubsidie Beter Benutten en bijvoorbeeld bijdragen van NS en ProRail. We onderzoeken nog de mogelijkheden die het nieuwe landelijke subsidieprogramma Vervolg Beter Benutten kan bieden voor de verbetering voor de bereikbaarheid, bijvoorbeeld de aanpassing/aanleg van fietsroutes van regionaal en stedelijk belang. Begin 2015 is hierover meer duidelijkheid.

### **Risico's van verkeersprojecten**

In het coalitieakkoord hebben we afgesproken dat we bij de start van nieuwe projecten expliciet de risico's en het effect op het benodigde weerstandsvermogen in beeld brengen. In de huidige systematiek geldt voor verkeersprojecten dat het risico wordt bepaald op 10% van de totale investering. Deze regel gold in het verleden voor het bepalen van het risico binnen grondexploitatie.

Het effect van deze werkwijze is dat bij de start van verkeersprojecten het risico inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis van de omvang van het risico moet het weerstandsvermogen worden aangevuld. In de praktijk kan de aanvulling van het weerstandsvermogen vaak niet uit de beschikbare middelen voor het project worden gedekt. De benodigde aanvulling moet dan worden meegenomen bij de begroting, waardoor een voorbeslag wordt gelegd op de algemene middelen. Dit vinden we niet wenselijk. Daarom hebben we gekeken welke risico's zich voordoen bij verkeersprojecten en hoe we in de praktijk omgaan met deze risico's.

Verkeersprojecten zijn van een heel andere type dan gebiedsontwikkeling via een grondexploitatie. Er zijn veel minder externe variabelen en vooral vanwege de afwezigheid van onzekerheden rondom verwachten grondopbrengsten, blijkt in de praktijk dat de risico's bij verkeersprojecten kleiner zijn dan bij grondexploitaties. We hebben ook al vele jaren ervaringen met verkeersprojecten en al met al uit zich dit er in dat resultaten op verkeersprojecten veelal klein zijn, zowel positief als negatief. Deze resultaten worden vervolgens binnen het programma verrekend dan wel in de gemeentebegroting.

De risico's bij verkeersprojecten hebben voornamelijk betrekking op de hoogte van de investeringskosten. Vooraf worden deze risico's zover mogelijk teruggebracht en beheerst door vóór de start van uitvoering zoveel mogelijk uitgewerkte ontwerpen en kostenramingen beschikbaar te hebben.

Bij verkeersprojecten kunnen we onderscheid maken in reguliere (kleinere) projecten en grote verkeersprojecten. Reguliere verkeersprojecten bestaan meestal uit planvorming inclusief participatie, civieltechnische voorbereiding en toezicht bij uitvoering en uitvoering van de maatregelen. Deze projecten worden uitgewerkt tot en met het definitief ontwerp voordat een kredietaanvraag wordt gedaan. Het programma en de kosten en dekking zijn bekend en het is afgestemd met de omgeving. In de praktijk blijken zich op deze projecten alleen kleinere afwijkingen voor te doen. We houden daarom voor deze projecten (= investering minder dan 5 miljoen euro) geen risicobuffer meer aan.

Bij de grote verkeersprojecten (= investering meer dan 5 miljoen euro) zijn de onzekerheden ook groter. Het gaat dan bijvoorbeeld om een project als de Sontbrug, HOV-as West, etc. Daarbij spelen zaken als de benodigde grondaankopen, bodemsanering, planvorming inclusief participatie, civieltechnische voorbereiding en toezicht bij de uitvoering en de uitvoering. Bij de start van het project is nog niet altijd een definitief ontwerp beschikbaar en / of moeten er nog (participatie of vergunnings)procedures worden doorlopen.

Voor de grote verkeersprojecten (of complexe kleinere projecten) blijven we daarom uitgaan van de bestaande systematiek voor het bepalen van het risico (10% investeringskosten). Daarbij beoordelen we de mogelijkheid om bij te sturen in het project (beheersmaatregelen). Op projectniveau kunnen dat bijvoorbeeld zijn: het werken met een plafondprijs in de aanbesteding, het rekening houden met een percentage onvoorzien in de kostenraming of het in beeld brengen van besparingsmogelijkheden.

Uitgangspunt blijft dat er altijd risicoschattingen worden gemaakt en dat risico's binnen de beschikbare middelen van het project worden opgelost. Omdat extra kosten over het algemeen voor de uitvoering duidelijk zijn, kan op dat moment nog worden bijgestuurd (realiseren bezuinigingen zodat extra kosten binnen het project kunnen worden opgevangen). Risico's die niet binnen de beschikbare middelen van het project kunnen worden opgelost, worden meegenomen in het benodigde weerstandsvermogen voor verkeersprojecten (zie hieronder).



### *Bijzondere situaties*

Voor projecten die voortvloeien uit de Netwerkanalyse 2013 (totale omvang gemeentelijke middelen 20 miljoen euro,) is besloten dat voor- en nadelen mogen worden verrekend binnen het totale programma (gesloten financiering). Financiële tegenvallers kunnen dus 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.

### *Weerstandsvermogen*

In het geval het niet mogelijk is risico's op te vangen binnen de beschikbare middelen voor het project, zal buiten het project voldoende weerstandsvermogen beschikbaar moeten zijn. Om niet bij de start van een project te worden geconfronteerd met een noodzaak om het weerstandsvermogen aan te vullen (en daarmee een voorbeslag te leggen op de gemeentebegroting), zullen we bij de begroting een inschatting maken van het risico van nieuwe projecten en het effect op het weerstandsvermogen. De benodigde aanvulling van het weerstandsvermogen wordt dan direct betrokken bij de besluitvorming over de begroting.

Vanaf de gemeentebegroting 2016 zullen we het risico van nieuwe verkeersprojecten meenemen bij het bepalen van het risico. In de gemeentebegroting 2015 houden we rekening met een risico van 2,8 miljoen euro, met een kans van optreden van 50% (afgesproken werkwijze). We verwachten dat dit risicobedrag voldoende is voor het opvangen van de risico's van nieuwe en bestaande projecten. Daarnaast is rekening gehouden met een risico voor de aanleg van het Sontwegtracé. Het benodigde weerstandsvermogen hiervoor is gedekt uit de beschikbare middelen voor het project (door bezuinigingen binnen het project).

### **Aandachts- en knelpunten**

Op dit moment zijn van alle lopende projecten de totaal geraamde projectkosten gedekt. Wel zijn er nog enkele aandachts- en knelpunten:

#### *Aandachtspunten*

- **Groningen Bereikbaar**

De totale kosten van Groningen Bereikbaar (grotendeels organisatiekosten) zijn bij aanvang in 2012 geschat op 10 miljoen euro voor de gehele periode 2012 – 2020. De financiering van de kosten is voor de eerste fase (3,3 miljoen euro) gedekt. Wij hebben daar een bijdrage van 1 miljoen euro (30%) aan geleverd.

Door de samenwerkingsorganisatie wordt gewerkt aan een Meerjarenraming van de kosten. Daarbij spelen diverse nieuwe factoren een rol, zoals de latere start van de Aanpak Ring Zuid en het steeds duidelijker worden van de invulling van het (nog ongedekte) deelprogramma Mobiliteitsmanagement. Voor de dekking zijn meerdere financieringsbronnen in beeld zoals bijdragen vanuit de betrokken grote projecten (Aanpak Ring Zuid, Spoorzone Groningen) en de rijksprogramma's Beter Benutten en een vervolg daarop. Het initiatief voor de invulling van het restant van dekking ligt eerst bij de organisatie Groningen Bereikbaar, maar uiteindelijk is de financiering van kosten van de volgende fases de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de oprichtende partijen. Begin 2015 verwachten we hierover meer duidelijkheid.

- HOV-as West

We hebben op dit project 1,22 miljoen euro eigen middelen bezuinigd door het verminderen van de gemeentelijke bijdrage aan de totale HOV-visie vanuit de vrijval middelen Regiotram van 10 naar 8,88 miljoen euro. Ter completering van het projectbudget hebben we daarom 1,22 miljoen euro vanuit de OV-voorziening toegevoegd. Dit is oorspronkelijke subsidiegeld (BDU/GDU) en de afstemming met de provincie hierover moet nog worden afgerond. De wijziging is al wel opgenomen in de overzichtstabel (bijlage).

#### *Knelpunten*

- Vervanging Gerrit Krolbrug / Oosterhamrikzone

De provincie Groningen onderzoekt in opdracht van het rijk de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Voor een robuuste verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanuit stad en regio is een directe verbinding vanaf de Oostelijke Ringweg hét middel. Samen met de provincie en het Rijk onderzoeken we daarom de mogelijkheden om deze projectdoelen te combineren. In de planstudie is daarom ook de optie van vervanging op een andere locatie, namelijk in de Oosterhamrikzone, als variant meegenomen. De uitkomst van de studie is voor de zomer 2015 helder, waarna de volgende stappen naar voorbereiding en uitvoering kunnen worden gezet.

Vrijwel de volledige financiële middelen voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug zijn door het rijk beschikbaar gesteld. Voor de grotere ambitie (verbetering van de bereikbaarheid) is nog geen dekking. Vanuit het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV) hebben we een bijdrage beschikbaar, maar we moeten samen met onze regionale partners de volledige dekking van de maatregelen onderzoeken. In het laatste kwartaal van 2015 moet een besluit worden genomen over de autobereikbaarheid van het UMCG via het oostelijk stadsdeel naar de Oostelijke Ringweg.

- Bereikbaarheid stationsgebied over de weg

De Stationsweg zorgt in de huidige praktijk voor vertragingen in het busvervoer. Daarnaast is uit onderzoeken gebleken dat de doorstroming van het verkeer op de Stationsweg tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg verder verslechtert. Na voltooiing van de Aanpak Ring Zuid en de realisatie van een aantal andere projecten (HOV-as West, bustunnel) zal er minder busverkeer op de Stationsweg gaan rijden.

Onder regie van Groningen Bereikbaar wordt onderzocht met welke (tijdelijke) verkeersmaatregelen de bereikbaarheid van het gebied de komende jaren gewaarborgd en zo mogelijk verbeterd kan worden. Het resultaat van het onderzoek wordt begin 2015 verwacht, maar voor de dekking van maatregelen zijn op voorhand geen middelen beschikbaar. Het combineren met andere projecten (DVM-maatregelen, HOV-route Herebrug) biedt wellicht mogelijkheden. Ook kunnen we dit eventueel betrekken bij de afweging over de inzet van de resterende middelen voor autoprojecten vanuit de Netwerkanalyse.

Daarnaast is de toegang tot het gebied vanuit zuidelijke richting onderdeel van het ruimtelijk totaalplan voor de ontwikkeling van het stationsgebied ten zuiden van de sporen. Mogelijk zijn daarbij ingrijpende oplossingen voor auto- en busverkeer nodig vanaf het huidige Emmaviaduct. Dit wordt samen met de overige planuitwerking opgepakt. Daaruit wordt dan de omvang van de investeringskosten helder. Dat betrekken we bij het opstellen van een financiële strategie voor de dekking van de totale, langjarige kosten van de gehele gebiedsontwikkeling.

### **Vooruitblik**

Voorbij de periode van dit meerjarenprogramma (2015 – 2018) zien we op ons afkomen dat na de Aanpak Ring Zuid nog voor meerdere projecten en activiteiten financiële middelen nodig zijn. Op dit moment valt te denken aan de ombouw van de Westelijke Ringweg, de volgende ambitieniveaus uit de HOV-visie (niveau 3 en 4), eventueel de vervanging van het Herewegviaduct (2028, onderhoudsproject) en de beheer- en onderhoudskosten van het PRIS/Verkeersmanagementsysteem (na 2020).

Samen met onze regionale partners gaan we werken aan een meerjarenstrategie om deze toekomstige investeringen te financieren. We dekken de ombouw van delen van de noordelijke en oostelijke ringweg uit het spaarprogramma Ringwegen. De bijdrage van de provincie en BDU hieraan lopen door, maar onze gemeentelijke bijdrage uit eigen middelen wordt na 2016 beëindigd. Om ook in de nabije toekomst voldoende middelen beschikbaar te krijgen voor bijvoorbeeld de Westelijke Ringweg (inclusief ontsluiting Suikerunieterrein) zullen we ons opnieuw moeten committeren aan het gemeentelijke deel in het totale spaarbedrag.

## 5. Overzicht projecten 2015 – 2018

In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle projecten voor de periode 2015 – 2018, voor zover die nu bekend zijn. Het gaat dan om projecten die wij als gemeente realiseren, projecten die wij (gedeeltelijk) financieren en projecten die op ons grondgebied plaatsvinden, in samenwerking met andere overheden en partijen. Daarbij staan ook meerdere studieprojecten.

In het schema hebben we verder de projecten vermeld die in 2014 zijn afgerond of niet meer in het programma zitten omdat deze zijn vervallen.

In het overzicht is ook de wijze waarop de projecten worden gefinancierd opgenomen.

### Bijlage: Overzicht projecten meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2015-2018

Lopende Projecten	Projecttrekker				Kosten	Gedekt	Financieringsbronnen				Bedragen x 1000 €				
	2015	2016	2017	2018			Eigen Middelen HOV-visie	Eigen Middelen Overig	BDU	HOV-Visie provincie	RSP HOV-infra en transferia	RSP	REGIO	OVERIG	
<b>Beelprogramma Auto</b>															
Zuidelijke Ringweg (inclusief Helperzoomtunnel)	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	Rijk (swaatast)	693.000	693.000						493.000	200.000	
Groningen Bereikbaar (2012-2020)	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	Zelfstandig	10.000	3.300		1.000				750	1.550	
Dynamisch Verkeersmanagement (2013-2020)	■				Groningen Bereikbaar	13.900	13.900	2.920						10.980	
Oostelijke Ringweg	□□□□				Provincie	36.700	36.700		2.390	2.067				32.243	
Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg (Reitdiepplein)	□□□□	■			Provincie	1.850	1.850		250					1.600	
Reconstrucie Noordzebrug / Bedumerweg	□□□□				Provincie	30.600	30.600		1.228	1.032				28.340	
NIEUW: N360	□□□□	□□□□	□□□□		Provincie	8.265	8.265			3.518			960	3.787	
Sontwegverbinding (Sontbrug)	□□□□				Gemeente	55.927	55.927		20.927	5.000		18.000		12.000	
Doorstroming Martinizekenhuis (Boerhaavekruising)	■				Gemeente	1.850	1.850	200	1.300	300				50	
Kleine verkeersmaatregelen	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	Gemeente	740	740		740						
NIEUW: Noordelijke Ringweg: aansluiting Zonnelaan	□□□□	■			Gemeente	500	500	500							
Werkbudget auto vanuit aanvullend pakket Netwerkanalyse (nog in te vullen)	□□□□	□□□□			Gemeente	2.180	2.180	2.180							
<b>Beelprogramma Openbaar Vervoer</b>															
Sporzone Groningen (inclusief bustunnel)	□□□□	□□□□	□□□□		Provincie	236.000	236.000		14.900		70.000		114.100	27.000	
Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden (ESGL), inclusief Tunnel Paterswoldseweg	□□□□	□□□□	□□□□		Provincie	133.000	133.000						107.000	36.000	
OV-verbinding Leek-Roden (incl. rotondes Hoogkerk en tunnel Eemsgolân)	□□□□	□□□□			Provincie	20.000	20.000				20.000				
HOV-as West	■				Gemeente	14.200	14.200	780	200	5.718		4.902	2.600		
Bus toe- en afrit P+R Hoogkerk (Uitvoering binnen Aanpak Ring Zuid)	□□□□	□□□□	□□□□		Rijk (swaatast)	4.000	4.000					3.500		500	
Toegankelijke bushaltes	□□□□	□□□□	□□□□		Gemeente	4.061	4.061	1.000	610	2.451					
Dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS)	□□□□	□□□□			Regio Groningen Assen	2.750	2.750		50		1.100		1.200	400	
Busmaatregelen uit HOV-visie (3 tranches)	■	■	■		Gemeente	16.000	16.000	8.000		8.000					
<b>Beelprogramma Fiets</b>															
Fietsparkeren onder Forum (1200 plaatsen)	■	■			Gemeente		GREX project	GREX project							
Beter Benutten Fietsparkeren (op Hoofdstation, P+R en bushaltes)	■				Gemeente	995	995		203				245	547	
Fietspad de Verbetering	■				Gemeente	570	570		360	210					
NIEUW: Fietsunnel hoofdstation	□□□□	□□□□	□□□□		Gemeente	12.000	12.000		12.000						
NIEUW: Stalling hoofdstation zuidzijde	□□□□	□□□□	□□□□		Gemeente	8.000	8.000					4.000		4.000	
NIEUW: Fietspad langs Noordelijke Ringweg	□□□□	■			Gemeente	1.500	1.500	1.500							
NIEUW: Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (zuidelijke deel)	□□□□	■			Gemeente	600	600	600							
NIEUW: Verbeteren Slimme Routes Zernike	□□□□				Gemeente	800	800	800							
NIEUW: Verbeteren fietsvoorzieningen P+R-terreinen (stallingen/toegankelijkheid)	□□□□				Gemeente	300	300	300							
NIEUW: Maatregelen Fietsstrategie (nog in te vullen)	□□				Gemeente	2.660	2.660								
Plaatsen fietskluizen in oude (studenten) wijken. (Relatie met MJP Wonen)	■	■	■	■	Gemeente	100	100		100						
<b>Beelprogramma Parkeren</b>															
Parkeergarage Forum (380 auto's)	■	■			Gemeente		GREX project	GREX project							
Uitbreiding P+R Haren	■				Gemeente	4.786	4.786				3.775		250	761	
NIEUW: P+R Reitdiep	□□□□	■			Gemeente	4.000	4.000				4.000				
NIEUW: P+R Meerstad	□□□□	■			Gemeente	4.500	4.500				4.500				
Investerings P+R	■	■	■	■	Gemeente		PM	3.073			3.073				
<b>Werkzaamheden</b>															
Afronden 30 km/h gebieden	■				Gemeente	1.472	1.472		905	567					
NIEUW: Reservering onvoorziene veiligheidsproblemen/infra-aanpassingen	■	■	■	■	Gemeente	400	400		400						
NIEUW: Verkeerseducatie	■	■	■	■	Gemeente	220	220		220						
NIEUW: Gedragsbeïnvloeding	■	■	■	■	Gemeente	600	600		600						
<b>TOTAAL Lopende Projecten</b>							1.332.739	18.780	58.383	20.863	99.100	41.750	719.300	32.205	342.358
<b>Afgeronde projecten in 2014</b>															
Verkenning nieuw parkeervergunningen systeem	□														
Fietsverbinding Bessemoerstrook	■														
Vervangen (muntgeld)parkeerautomaten door card-only automaten															
<b>Projecten niet meer in het meerjarenprogramma</b>															
Flyover voor sporen ten westen van Hoofdstation															
Vervanging Herewegviaduct															
<b>Projecten in studie</b>															
<b>Opmerkingen</b>															
Herijking Parkeerbals															
Kabelbaan / Fly-over															
Bereikbaarheid UMCG / Oosterhamrikzone, vervanging Gerit Kroilbrug / Paddepoelsterbrug															
Treinstation Hoogkerk															
Treinstation Vinkhuizen															
Benodigde investeringen in tijdelijke P+R-terreinen															
Afronden Noord-Zuidroute															
N355															
N361															
Opwaarderen Westelijke Ringweg															
Pilot vernieuwing venstertijden binnenstad															
Logistiek (Vervolg Beter Benutten)															

Legenda planning	
□	Planvorming
■	Uitvoering