

Raadsvoorstel



Onderwerp **Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018-2021**
Registratienr. 6646614 Steller/telnr. Meijer/ 8304 Bijlagen 1

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefeuillehouder	De Rook Raadscommissie Beheer en Verkeer
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand december Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 vast te stellen;
- II. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;
- III. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.

Samenvatting

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer is onze investeringsagenda voor de periode 2018 – 2021 beschreven. Het is het concrete uitvoeringsprogramma voor de korte en middellange termijn. Beschreven worden de projecten die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners. Tot en met 2022/2023 wordt de inhoud van dit programma sterk bepaald door de grote infrastructuurprojecten in de stad: Aanpak Ring Zuid en Spoorzone Groningen. Het belang van deze projecten voor de ontwikkeling van de stad is enorm, net als het beheersen van de verkeershinder en overlast tijdens de realisatie van deze projecten.

Het meerjarenprogramma laat echter het complete pakket zien. Het bevat enerzijds de projecten en activiteiten die we concreet gaan uitvoeren en gaat anderzijds in op de voorbereidingen die we treffen om ook gesteld te staan voor de veranderingen en ontwikkelingen op de langere termijn, aansluiten bij de The Next City. Zo werken we aan het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie en de uitrol van het HOV-bussysteem en studeren we op 3 nieuwe verkeersprojecten: Westelijke Ringweg, autoverbinding Oosterhamrikzone en zuidelijke ontsluiting stationsgebied. Het behoud en verbeteren van de leefbaarheid in de stad, door een intensievere inzet op verkeersveiligheid is een speerpunt in dit meerjarenprogramma.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Jaarlijks geven we inzicht in het programma Verkeer en Vervoer met het overzicht van doelen en projecten voor de komende 4 jaren en een doorkijk naar de periode daarna. Dit jaar heeft het meerjarenprogramma betrekking op de periode 2018 – 2021.

Kader

De totale omvang van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 is 1,3 miljard euro. Met dit grote bedrag voor grotendeels investeringen, werken we aan een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid van stad en regio. Samen met onze partners creëren we zo de voorwaarden voor een blijvende ontwikkeling en groei van de stad (in een krimpende regio). De lijnen en strategie daarvoor schetsen we in The Next City.

Er gaat met de Aanpak Ring Zuid en Spoorzone veel gebeuren de komende jaren. Dat veroorzaakt overlast en hinder en om dat in goede banen te leiden is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar van groot belang.

Argumenten en afwegingen

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer beschrijven we onze investeringsagenda voor de periode 2018 – 2021. Het is ons concrete uitvoeringsprogramma voor de korte en middellange termijn, maar omvat ook de projecten die langer doorlopen zoals Aanpak Ring Zuid en projecten die we nu voorbereiden, maar pas later kunnen uitvoeren zoals de Westelijke Ringweg of Oosterhamrikzone. Het is de weergave van de projecten, die we zelf doen of waarin we samenwerken met onze partners.

De Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone nemen een prominente plek in, in het totale programma van 1,3 miljard euro. In 2017 is de realisatie daarvan gestart. De beheersing van de overlast en verkeershinder is de komende 5 jaar daarom ook hét speerpunt, met Groningen Bereikbaar in de regierol. Ondertussen bouwen we ook verder aan de stad, bijvoorbeeld zichtbaar in de projecten uit de Fietsstrategie en de realisatie van de eerste maatregelen uit de visie op de binnenstad zoals de busroute Westerhaven en de herinrichting van de A-sstraat. Het meerjarenprogramma sluit aan op de ambities van The Next City en zullen we in de komende jaren steeds meer daarnaar gaan richten om zo integraal te kunnen werken aan de ontwikkeling van de stad.

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 gaan we dieper in een aantal actuele onderwerpen die belangrijk zijn voor de toekomst van de stad. Enerzijds betreft dat impact van verkeer op de leefbaarheid in de stad en de wijken. We gaan de aanpak van verkeersonveiligheid intensiveren, in onze nieuwe parkeervisie beschrijven we hoe we om willen gaan met de ruimte voor de stilstaande auto en de groei van het openbaar vervoer stelt ons voor nieuwe uitdagingen. Anderzijds komen er onder de noemer Nieuwe Mobiliteit meerdere ontwikkelingen op ons af, die tegelijkertijd nog niet geheel duidelijk zijn. Voor verduurzaming, slimme mobiliteit en stedelijke distributie benoemen we de contouren van onze visie daarop en gaan we met de eerste stappen aan de slag.

Het complete meerjarenprogramma is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Verkeersveiligheid

Dat in het bijzonder het onderwerp verkeersveiligheid erg leeft in de stad en bij uw raad, blijkt wel uit de lijst van 96 gemelde situaties die we het afgelopen jaar hebben samengesteld uit overlastmeldingen, de reacties op de proef van de Wijkdriehoek om veiligheidsknelpunten te inventariseren en de respons op de hoorzitting van uw raad in mei 2017. In totaal 68 situaties op deze lijst hebben specifiek betrekking op verkeersonveiligheid. De overige punten op de lijst gaan over parkeren, bereikbaarheid, handhaving, etc en handelen we af via het reguliere proces van verkeersmeldingen.

Buiten de nu bekende lijst is het reëel om te verwachten dat er er ook nieuwe overlast- en verkeersmeldingen binnen blijven komen bij het verkeersloket of via andere routes. Daarom stellen we voor de komende jaren een algemeen toepasbare aanpak voor, langs drie sporen, waarmee we nu eerst de huidige knelpuntenlijst willen aanpakken:

1. De verbetering van objectief aantoonbaar onveilige locaties
Voor 24 situaties op de knelpuntenlijst komt uit metingen en ongevalsgegevens naar voren dat dit aantoonbaar onveilige situaties zijn. Door aanpak van deze locaties kunnen we daadwerkelijk de verkeersveiligheid meetbaar verbeteren. Elke situatie vergt een eigen analyse en oplossing. Op basis van een globale analyse van alle 24 locaties, leggen wij u begin 2018 een concreet voorstel voor maatregelen. Daarbij willen we prioriteit geven aan situaties waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken zijn en waar scholen nabij zijn;
2. Samen met bewoners en wijken werken aan veiligheid
Jaarlijks ontvangen wij ook verkeersmeldingen die duiden op een gevoel van onveiligheid, terwijl er toch geen ongevallen plaatsvinden of werkelijk te hard wordt gereden. De 44 meldingen op de knelpuntenlijst hebben overwegend betrekking op hoge snelheden van het autoverkeer, onveilige schoolomgevingen en lastige oversteek- en voorrangssituaties. Dit pakken we op in de gebiedsgerichte aanpak, wat concreet betekent dat we samen met bewoners, scholen, bedrijven en met hulp van de politie de situatie onderzoeken en op zoek gaan naar oplossingen. Vaak gaat achter deze meldingen meer schuil dan alleen de verkeersmelding en spelen ook andere onderwerpen in de wijk een rol. Met deze aanpak geven we burgers invloed op hun directe leefomgeving, waarbij zij vaak ook zelf een verantwoordelijkheid hebben als het gaat om het eigen verkeersgedrag in de wijk;
3. Voorkomen van nieuwe onveilige situaties met pro-actief, risicogestuurd beleid
Om nieuwe verkeersonveilige plekken in de stad te voorkomen, is onze standaard vanzelfsprekend een veilig ontwerp van nieuwe situaties volgens de actuele normen en inzichten. Omdat jong geleerd oud gedaan is, blijven we ook ons verkeerseducatieprogramma samen met de regionale partners voortzetten.
Verder willen we onze preventieve aanpak weer gaan versterken door te analyseren of de (beoogde) functie van wegen, de fysieke inrichting en het werkelijke gebruik van het stedelijke verkeersnetwerk nog goed in balans is. Dit geeft inzicht in de locaties met een mogelijk verhoogd risico op ongevallen en geeft richtlijnen voor toekomstige projecten en herinrichting bij beheer en onderhoud.

In het voorjaar van 2018 leggen wij u een concreet voorstel voor met aanpak en prioritering van de objectieve knelpunten en de eerste resultaten van de gesprekken in de wijken. We willen gaan werken met een dynamisch uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid waarin we knelpunten prioriteren en aanpakken binnen de beschikbare middelen en daarbij steeds mee- en tegenvallers met elkaar verrekenen. Jaarlijks bij het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer geven we inzicht in de stand van zaken, beschikbare middelen en veranderingen in de knelpuntenlijst.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Participatie van stakeholders, bedrijven, bewoners, etc vindt niet plaats op programmaniveau, maar wordt georganiseerd op projectniveau of in de vormgeving van processen zoals bijvoorbeeld voor de Fietsstrategie of verkeersveiligheid. De signalen vanuit de gebiedsgerichte aanpak zijn ook een belangrijke bron voor het meerjarenprogramma.

Financiële consequenties

De projecten in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 kennen hun eigen informatie- en besluitvormingsproces. Voor investeringsprojecten leggen we daarbij steeds aparte kredietaanvragen aan uw raad voor.

In de Gemeentebegroting 2018 heeft uw raad in totaal 17,3 miljoen euro toegevoegd aan het stedelijk investeringsfonds. Daarvan is 1 miljoen gereserveerd voor de intensivering van de aanpak van verkeersonveiligheid. Voor het begrotingsjaar 2018 en de jaren daarna hebben we de inzet van de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen voor het onderdeel uitvoering Fietsstrategie kunnen herijken. Daarmee maken we middelen vrij voor actuele vraagstukken, zoals het aanvalsplan Fietsparkeren binnenstad, extra ruimte voor verkeersveiligheid, de eerste fase van het creëren van OV-hubs binnen onze gemeente en bijvoorbeeld de extra inspanningen die gevraagd worden voor de invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk. Ook zijn we hiermee in staat om actief in te spelen op de ontwikkelingen van Nieuwe Mobiliteit.

In totaal is hierdoor in de periode 2018 - 2022 bijna 3 miljoen euro beschikbaar voor de aanpak van Verkeersveiligheid en hebben we 1 miljoen kunnen reserveren voor de ontwikkelingen van Nieuwe Mobiliteit. Dit bedrag maakt ook onderdeel uit van het groencompensatieprogramma.

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021 is de inzet van de Intensiveringsmiddelen en de extra middelen Verkeersveiligheid nader toegelicht. Op programmaniveau zijn er nu geen financiële consequenties. Het overzicht van het complete programma is weergegeven in de bijlage, met de projectentabel, inclusief planning en beschikbare financiële middelen.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties.

Vervolg

De komende jaren staan in het teken van realisatie van de projecten, zoals weergegeven in de bijlage van het meerjarenprogramma.

Lange Termijn Agenda

Dit raadsvoorstel staat jaarlijks op de Lange Termijn Agenda van uw raad voor het 4^e kwartaal.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink