

BELEIDSNOTA DUURZAME MOBILITEIT

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 maart 2007, (bijlage raadsverslag nr. 6);

HEEFT BESLOTEN:

de Beleidsnota duurzame mobiliteit vast te stellen;

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1 Nieuwe beleidsnota Verkeer en Vervoer

Voorliggende nota is de opvolger van de nota 'Goed op Weg' uit 2003.

Een actualisatie van laatstgenoemde nota was nodig omdat:

- In mei 2006 een nieuw college van Burgemeester en Wethouders is aangetreden. Deze nota markeert de beleidsinzet van dit college op gebied van verkeer en vervoer.
- Goede bereikbaarheid is een belangrijke factor voor het functioneren van onze stad. Daarom is voor de nieuwe structuurvisie en binnenstadsvisie een heldere lijn voor mobiliteit en bereikbaarheid vereist.
- In februari 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het eindbeeld van een regionaal tramnetwerk en dat als uitgangspunt te nemen voor de samenwerking met de provincie en regio. Tevens wordt een ontwerp van de lijn Hoofdstation - Zernike uitgewerkt.
- In februari 2006 heeft het rijk de Nota Mobiliteit vastgesteld als opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990.
- Een essentieel onderdeel uit de Nota Mobiliteit zijn netwerkanalyses voor Nationaal Stedelijke Netwerken. Medio 2006 is de Netwerkanalyse regio Groningen-Assen afgerond. In deze analyse wordt de ruimtelijke ordening en het verkeer- en vervoersysteem in samenhang beschouwd. De Netwerkanalyse is een belangrijke pijler onder de keuzes van de regio en stad op het gebied van mobiliteit.

1.2 Planhorizon van de nota

De meeste maatregelen (voorbereiding en/of uitvoering) in deze nota richten zich op de periode 2007 - 2010. Daarmee vormt deze nota de inhoudelijke onderlegger voor het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer van de komende jaren. In het meerjarenprogramma geven we ieder jaar inzicht in de voortgang van de uitvoering van infrastructuur- en verkeersprojecten en de stand van zaken rond de financiële dekking. Verkeersbeleid gaat veelal om lange adem en visie met horizon verder dan de eerste 4 jaar. De maatregelen die wij voorstaan zijn hier onderdeel van en daarom geeft de nota een doorkijk naar 2020.

1.3 Integrale blik op ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer

De ruimtelijke ordening, de sociaal economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoer lijnen etc.) moeten in samenhang worden gezien. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningen en bedrijven, maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Bij substantiële ontwikkelingen moet het verkeer- en vervoersysteem dan ook meeveranderen of groeien. Omgekeerd geldt dat daar waar het verkeer- en vervoersysteem nog capaciteit biedt er juist kansen liggen voor stedelijke en economische ontwikkelingen. Bereikbaarheid is voor veel bedrijfssectoren een essentiële vestigingsfactor en daarmee bepalend voor de economische structuur van de stad. Ook hangt de sociale structuur, de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad, zowel door mobilisten als omwonenden, nauw samen met de ligging van infrastructuur en inpassing daarvan. In deze nota wordt sterk ingezet opdat verkeer en vervoer, ruimtelijk ordening en economie hand in hand gaan onder de conditie van een leefbare stad.

1.4 Aandacht voor duurzaamheid

De klimaatveranderingen en het groeiende besef van de ernst ervan maken dat het college van Groningen de meest duurzame stad van Nederland wil maken. Ook het verkeersbeleid levert aan deze doelstelling

een bijdrage. Daarom wordt in deze nota ingestoken op een duurzaam verkeersbeleid. Speerpunten hiervan zijn:

- Investeren in de vervoerwijze fiets;
- Kwaliteitsslag in het regionaal openbaar vervoer;
- Inzetten op ketenmobiliteit (P+R);
- Terughoudend zijn met capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad maar wel inzetten op doorstroming op de ringweg;
- Stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen;
- Een impuls geven aan de verkeersveiligheid;
- Een hoge ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur en verblijfsgebieden.

2. Hoofdpijnen verkeer- en vervoerverbod

2.1. Nationaal

Het rijksbeleid laat een aantal koerswijzigingen zien ten opzichte van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II. In het oog springt dat mobiliteit weer 'mag' en dat er meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei. De relatie tussen economie en mobiliteit wordt benadrukt. Vaker wordt een koppeling gelegd tussen degenen die baat hebben bij nieuwe infrastructuur en de financiering (beprijzen, PPS, e.d.). Het streven naar congestievrije doorstroming wordt enigszins losgelaten. Het wordt belangrijker gevonden dat de reizigers vooraf weten hoelang de reis duurt (betrouwbare reistijden). Het openbaar vervoer moet vooral haar eigen kracht versterken. Substitutie van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, waarbij samenwerking tussen de verschillende beheerders noodzakelijk is, hoog op de agenda staat.

2.2 Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is met 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De ambitie van de regio en de stad is om deze economische positie te versterken.

In de regiovisie is daarom afgesproken dat de regio zich geconcentreerd ontwikkelt langs de T-structuur van de A28 en A7 (Groningen, Assen en de schragende kernen Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer). Ook worden ontwikkelingen geconcentreerd langs de openbaar vervoerverbindingen, die daartoe worden versterkt door middel van het Kolibri-programma. Als stad pakken we dit op door de helft van onze woningbouwopgave in de bestaande stad te realiseren. De ambitie is dat de stad als geheel een groter zwaartepunt wordt in de regio en in Noord-Nederland. Daarvoor moeten de stad en de regio verbonden zijn met andere landsdelen en dat de internationale routes die langs Groningen lopen moeten op niveau functioneren. Gelet op de (psychologische) afstanden betekent dit snelle treinverbindingen en een doorstromende Zuidelijke Ringweg. Op regionale schaal moeten de voorzieningen waarop stad en regio zijn aangewezen optimaal bereikbaar zijn.

Doordat ruimtelijke intensiveringen binnen de T-structuur plaatsvinden, worden de natuur- en landschappelijke waarden buiten de T-structuur gespaard. In onze regio wordt op een unieke wijze tussen alle gemeenten en beide provincies samengewerkt aan dit beleid. Het rijk onderschrijft onze ambities en heeft de regio in de Nota Ruimte aangewezen als één van de zes Nationale Stedelijke Netwerken.

De stad Groningen heeft binnen de ruimtelijke en economische structuur van de regio met haar 182.000 inwoners en 123.000 banen een prominente positie. De regionale voorzieningen zoals (specialistische) winkels, uitgaansleven, kunst en cultuur, onderwijs, medische zorg etc. zijn veelal gevestigd in de stad. De bovenregionale en zelfs (inter-) nationale voorzieningen zoals het UMCG en de RUG bevinden zich in de stad. Dit resulteert in een dagelijkse pendel van circa 150.000 à 200.000 bezoekers, werknemers en scholieren/studenten die 's ochtends de stad ingaan en 's avonds de stad weer verlaten.

Het regionale wegstelsel en het openbaar vervoernetwerk zijn vanuit de historie zo gegroeid dat de stad als spin in het web fungeert. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen heeft een relatie met de stad. Dat maakt ook dat de meeste knelpunten bij de stad liggen (A7, A28, regionale toegangswegen, ringwegen en aanrijroutes binnenstad).

Voor de toekomst willen wij onze rol als economisch en stedelijk middelpunt nog meer versterken. Omdat het de kracht van de gehele regio versterkt, is dit de inzet van alle regiopartners. Verwacht wordt dat door schaalvergroting meer bedrijvigheid vanuit de regio naar de stad wordt verplaatst. Wij zijn voorstander van deze concentratie, maar moeten er wel alles aan doen om deze bedrijven concurrerende locaties aan te bieden. Kunnen wij dat niet, dan gaan ze aan de stad voorbij.

Deze ambitie als 'hoofdstad van het noorden' betekent versterken van de werkgelegenheidsfunctie maar ook extra druk op het stedelijke en stadsregionale verkeerssysteem. En juist bereikbaarheid is

een belangrijke voorwaarde voor het economisch functioneren. Om de concurrentiepositie te verbeteren, moet gewerkt worden aan de bereikbaarheid.

2.3 Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

De gemeente Groningen heeft altijd een consequent ruimtelijk beleid gevoerd. De inzet is een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen. Omdat deze ruimtelijke structuur de meeste kansen biedt voor fiets en openbaar vervoer is dit een belangrijke pijler van het Groningse verkeer- en vervoerbeleid.

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een verfijnd en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een hoog aandeel fietsgebruik (meer dan 50%) binnen de stad. Zeker als dit afgezet wordt tegen het fietsgebruik in vergelijkbare steden.

Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, bussen die prioriteit hebben bij verkeerslichten, de realisatie van een nieuw busstation e.d. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer is, ondanks de recente forse rijksbezuiniging, de kwaliteit van het openbaar vervoer behouden. Dit is gebeurd onder regie van de unieke samenwerkingsorganisatie van de beide provincies en de stad: het OV-bureau.

De invoering van het verkeerscirculatieplan in 1977 en het autoluw en -vrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren negentig zijn een essentiële randvoorwaarde voor een economisch goed functionerende binnenstad gebleken. Daarbij is de automobilist echter niet uit het oog verloren. De ring om de stad is voltooid en de laatste jaren wordt gewerkt aan het geheel ongelijkvloers maken van de ring. Daarnaast is het stedelijk hoofdwegennet verfijnd en om de binnenstad per auto bereikbaar te houden, wordt op de aanrijroutes vanaf de ring (binnen de grenzen die de omgeving toelaat) de doorstroming bevorderd.

Om voor het binnenstadsbezoek voldoende parkeergelegenheid te bieden, zijn er diverse parkeergarages gerealiseerd in en rondom het centrum. Het P+R-systeem vangt automobilisten buiten de binnenstad op en biedt goedkoop en hoogfrequent vervoer naar de binnenstad.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht conform 'Duurzaam Veilig'. Locaties waar in het verleden veel ongevallen gebeurden, zijn aangepakt. Daarnaast wordt jaarlijks een programma opgesteld ten behoeve van verkeerseducatie.

2.4 Beleidsinzet

Met onze ruimtelijke en socio-economische ambities en (de hier mede mee verband houdende) groeiende mobiliteit is het bereikbaarheidspakket van stad en regio nog niet af. Om de concurrentiepositie van Groningen te versterken moeten we op diverse fronten de bereikbaarheid verbeteren.

Bij het zoeken naar oplossingen is het uitgangspunt dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Zo heeft de komst van de tram bijvoorbeeld een positief effect op de leefbaarheid binnen en de aantrekkelijkheid van de aangrenzende wijken, zorgt de compacte stad voor een hoog fiets- en openbaarvervoergebruik en zijn mogelijke grootschalige ingrepen aan de Zuidelijke Ringweg gekoppeld aan de ontwikkelingen van het gebied er omheen.

Ook de komende jaren gaan we door met inzetten op een compacte stad. Daarvoor realiseren we woningbouw in de bestaande stad (de Intense Stad) en vangen we grootschalige publiekstrekkingen (bijvoorbeeld UMCG/Bodenterrein, Eemskanaalzone, Europapark en rondom het Martiniziekenhuis) zoveel mogelijk in de bestaande stad op. Binnen de bestaande stad is nog veel mogelijk, niet in de laatste plaats door functieverandering waardoor de milieucontouren kunnen worden teruggelegd. Het ruimtelijke fundament voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik wordt zo gelegd. De uitdaging ligt om het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. De parkeerdruk vraagt daarbij ook extra aandacht.

Het beleid uit de Nota Mobiliteit hanteren wij grotendeels al. Een regionale blik op bereikbaarheid en regionale samenwerking is al lange tijd praktijk in de regio Groningen-Assen. Dat geldt ook voor de koppeling tussen bereikbaarheid en economie.

Het 'mobiliteit mag principe' is voor ons geen radicale breuk met het al jarenlang gevoerde beleid, maar wij vinden het wel noodzakelijk om hier een regiospecifieke invulling aan te geven door middel van een uitgebalanceerd en gedifferentieerd (gebiedsgericht) beleid. Voor de hoofdwegen (ringwegensysteem) zetten we in op een uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobiliteit op te vangen in zicht. Op een enkele plek in stad is verdichting

van de verkeersstructuur mogelijk (gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling) maar een sterke inzet op alternatieven zoals Kolibri en P+R is vooral ons devies.

Ons staat een mix aan maatregelen voor ogen. Dit betekent fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri) en maximaal benutten van de potentie van P+R. En we willen nadrukkelijk de verkeersveiligheid een impuls geven.

Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegstelsel verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan.

In de volgende hoofdstukken wordt het beleid per thema verder uitgewerkt.

2.5 Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid veelal voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. Voor het fietsverkeer komt naast een kwalitatief goed fietspadennetwerk het accent ook meer te liggen bij het organiseren van voldoende stallingvoorzieningen en het promoten van het fietsgebruik.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvast openbaar vervoer. Het accent ligt voor ons nu op het ontwerp van de tramlijn tussen Hoofdstation Zernike en de communicatie met de stad daarover. Binnen het Kolibri concept is nu ook een rol weggelegd voor een regiotram als eindbeeld. Een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie is nodig. En de afronding van de busbaan Peizerweg krijgt een impuls.

Ten aanzien van het autoverkeer gaan we er alles aan doen om het verkeer op de ring te laten doorstromen. Een ongelijkvloerse ringweg hoort daarbij. Voor de Zuidelijke Ringweg geldt dat wij de Zuidtangent minder kansrijk vinden dan varianten met capaciteitsuitbreiding binnen het bestaande tracé. Voor de komende periode is de inzet een planstudie naar de Zuidelijke Ringweg. Op de overige wegen geven we hier minder prioriteit aan. Bij een stad van formaat en een oude (verkeers-) structuur komt het nu eenmaal voor dat het verkeer af en toe stil staat. Wel bieden we de mogelijkheid van P+R aan de rand van de stad aan met frequent openbaar vervoer verder stad in. De realisatie van P+R Hoogkerk en P+R Euroborg staat komende periode dan ook hoog op de agenda.

Meer dan afgelopen periode hebben we oog voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Wel is een voorwaarde dat de problematiek een koppeling heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Tot slot staat verkeersveiligheid weer hoog op de agenda. Samen met de Stadjes krijgen de komende periode veel verkeersveiligheidsprojecten hun beslag.

2.6 Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

Het klassieke beeld van het verkeer- en vervoerbeleid is investeren in infrastructuur zoals de aanleg van fietspaden etc. Maar het beleidsveld wordt allengs breder. Het gaat over het managen van het parkeeraanbod op straat en in parkeergarages, het aanbieden van dynamische informatiesystemen langs wegen of bij haltes etc. Ook gaat het over voorzieningen die soms niet bedrijfseconomische rendabel zijn maar wel essentieel in het bereikbaar houden van de stad. Denk aan het openbaar vervoer, de P+R- terreinen met de citybus en bewaakte fietsenstallingen. Ook wordt geïnvesteerd in initiatieven tot bewustwording van verkeersgedrag zoals verkeerseducatie en de jaarlijkse 'Week van de Vooruitgang'. Voor veel van deze structurele kosten wordt op ad hoc basis financiering gevonden. Om dit beter te organiseren, zetten we in op een vast budget voor structurele werkzaamheden. Daarbij ligt een koppeling met de opbrengsten uit het parkeerbedrijf voor de hand.

3. Fiets

3. Fiets

4. Openbaar vervoer

4. Openbaar vervoer

5. Auto

5. Auto

6. Parkeren

6. Parkeren

7. Goederenvervoer

7. Goederenvervoer

8. Verkeersveiligheid

8. Verkeersveiligheid

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de beleidsnota Groningen: Duurzame mobiliteit en het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2007 – 2010 aan.

1.1 Groningen: Duurzame mobiliteit

Deze nota verwoordt het verkeer- en vervoerbeleid dat wij de komende periode voorstaan en geeft aan welke maatregelen we in dat kader uitvoeren. De meeste maatregelen in deze nota richten zich op de periode 2007 - 2010. Verkeersbeleid gaat veelal om lange adem en visie met een horizon verder dan de eerste 4 jaar. Daarom geeft de nota een doorkijk naar 2020. De maatregelen op korte termijn passen in deze lange termijn visie. De nota Groningen: Duurzame mobiliteit vormt de inhoudelijke onderlegger voor de Meerjarenprogramma's Verkeer en Vervoer die de komende jaren aan u worden voorgelegd en vervangt daarmee de beleidsnota Goed op Weg uit 2003.

Verschuivingen in beleidsaccenten

De nota bouwt voort op het beleid van voorgaande jaren. Deze beleidsinzet met Kolibri en de opwaardering van de ringwegen voldoet en rechtvaardigt geen rigoureuze breuk. We zetten nadrukkelijk wel andere accenten. Er is meer aandacht voor duurzaamheid en verkeers(veiligheids)problemen in de wijken.

Bij ons zijn de ervaringen van de Stadgers op gebied van verkeer en vervoer in onze stad prominent in beeld. Daarom hebben we meer dan voorgaande periode aandacht voor verkeersprojecten in directe woon- en bedrijfsomgeving zoals 30 km/h gebieden, verkeerseducatie en verkeersknelpunten in de wijken en bij scholen. We reserveren daar voor het eerst een substantieel budget voor.

We investeren ook in fietsmaatregelen om onze naam als fietsstad ook in de toekomst waar te maken. Er is meer aandacht voor fietsenstallen zowel in de binnenstad als schilwijken. En er is meer aandacht voor promotie van en communicatie over fietsgebruik.

Ten aanzien van openbaar vervoer krijgt het concept regiotram een plek binnen Kolibri. De komende periode wordt de Regiotram verder uitgewerkt door het nieuwe projectbureau waarbij de eerste uitwerking de tramlijn tussen de HS- Zernike is. De busbaan Peizerweg wordt deze periode geheel afgerond en bij de OV concessie van 2009 zetten we in op zo milieuvriendelijk mogelijke bussen. Bij de belangrijkste haltes plaatsen wij dynamische reisinformatie.

Ten aanzien van automobiliteit maken we voor de oostelijke ringweg samen de provincie een plan om de doorstroming te verbeteren dat in 2010 – 2014 wordt uitgevoerd. Ons uitgangspunt voor de zuidelijke ringweg is dat de capaciteitsuitbreiding op het bestaande tracé wordt gerealiseerd met maximale inpassing in de omliggende stedelijk omgeving. Hiervoor werken wij de komende jaren mee aan een planstudie. Na realisatie van het de parkeergarage Damsterdiep wordt de Steentilstraat autoluw en we zetten in een plan voor de herinrichting van de Diepenring. De verkeersveiligheid en doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus Den Hoorn wordt verbeterd door een set aan maatregelen.

Wij willen versneld P+R Zernike nabij de noordelijke ringweg realiseren die alvast anticipeert op de komst van de tram en tijdelijk wordt bediend door de huidige buslijnen.

We zetten in op sluitend handhavingssysteem voor het venstertijdgebied zodat overtreding worden uitgesloten. Dit loopt samen op met een herijking van de regeling stadsdistributie (strengere milieueisen voertuigen) en het creëren van een versdistributievenster.

Na de behandeling en vaststelling door de raad wordt de nota omgevormd tot een publiekshandboekelijke uitgave waarmee de gemeente de komende jaren haar beleid kan presenteren en uitdragen. Hiervoor wordt na de vaststelling door uw raad, met in achtname van eventuele specifieke wensen van uw raad, de nota door een tekstschrijver en grafisch specialist aangepast.

1.2 Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

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

De projecten tot en met het jaar 2007 zijn hard voor wat betreft financiering en planning en in overeenstemming met de besluiten die de raad bij de begrotingsbehandeling 2007 en in eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten voor de jaren daarna baseert het programma zich op inschattingen. Op basis van toekomstige begrotingen na 2007 wordt jaarlijks het meerjarenprogramma weer aangepast. Ook ten aanzien van (ingeschatte) kosten en mogelijke medefinanciering door andere overheden en subsidies is er vaak sprake van een momentopname. Veranderingen hierin beïnvloeden uiteraard het programma. De raad wordt wanneer zich dat voordoet op projectniveau en in het eerst volgende meerjarenprogramma geïnformeerd.

De begroting 2007 is verwerkt in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Daarnaast worden aanvullende financieringsbronnen per project gespecificeerd. Voor de afzonderlijke projecten binnen het programma geldt dat op het moment dat het plan, de kosten en eventuele externe dekkingsmiddelen gedetailleerd zijn gespecificeerd, een raadsvoorstel aan u wordt voorgelegd. Op dat moment stelt uw raad het krediet definitief ter beschikking.

2. Investeringsbeeld 2007 - 2010

2.1 Keuzes in gemeentebegroting 2007

De afgelopen periode is in de begroting prioriteit gegeven aan de grote projecten: Grote Markt, Kolibri, Westpoort, Eemskanaalzone en Europapark. In al deze projecten zit in meer of mindere mate de component bereikbaarheid. De beleidsruimte was beperkt omdat we ook te maken hebben met langlopende afspraken over Kolibri, extra bijdrage Regiofonds, Langman maatregelen, Berlagebrug, ontsluiting Martinizekenhuis, aansluiting A7 Westpoort e.d. Het ontbrak de afgelopen jaren aan ruimte voor nieuwe verkeersprojecten. Dit maakt dat in voorgaande Meerjarenprogramma's de focus lag op het realiseren van projecten waaraan al enige tijd werd gewerkt. De uitvoering van relatief kleine verkeersprojecten en nieuwe wensen stagneerde.

Met de begroting 2007 zijn nieuwe middelen beschikbaar gekomen voor fietsprojecten en (kleine) verkeersprojecten. Voor fietsmaatregelen is € 6 miljoen (€ 3 miljoen incidenteel in 2007 en 2009) beschikbaar. Voor overige verkeersmaatregelen is de komende 4 jaar jaarlijks € 100 duizend structureel beschikbaar en staat daarmee voor een investeringsbedrag van ruim € 5 miljoen. Samen met het BDU-aandeel waar wij de komende jaren recht op hebben, geeft dit vrijheid om vorm te geven aan nieuwe projecten in het kader van de nota Groningen: Duurzame mobiliteit en de fietsnota Stap Op.

2.2 BDU

In de dekkingsvoorstellen is er rekening meegehouden dat er structureel BDU-middelen beschikbaar zijn. In de periode 2007 t/m 2009 hebben wij zekerheid over een vaste bijdrage uit de BDU. Dit vaste bedrag is gebaseerd op ons GDU-deel in het peiljaar 2004 van € 3.769.511 maar stijgt geïndiceerd. In de periode 2007 t/m 2009 komt voor de stad ruim € 11 mln. aan BDU beschikbaar. De BDU is een 50% subsidie. Omdat niet alle kosten declarabel zijn, zoals plankosten, betekent dat jaarlijks minimaal hetzelfde bedrag aan eigen middelen tegenover dit BDU bedrag moet staan. Gemakshalve gaan wij uit van een verhouding 60% eigen middelen en 40% BDU.

3. Het meerjarenprogramma 2007 - 2010

In het Meerjarenprogramma 2007-2010 zijn alle projecten opgenomen die ook in de nota Groningen: Duurzame mobiliteit. Van alle projecten is een uitvoeringsplanning opgenomen.

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

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

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

In de bijgaande tabellen is voor alle projecten binnen de 6 genoemde categorieën de globale planning weergegeven (wit = planvorming, zwart = uitvoering), het krediet- of investeringsbedrag en de dekking. Vanzelfsprekend zijn investeringsbedragen waarvoor nog geen krediet beschikbaar is gesteld, gebaseerd op voorlopige ramingen en zijn de aangegeven dekkingsmiddelen voor de jaren 2008 en verder onder voorbehoud. De dekkingsmiddelen voor de jaren tot en met 2007 zijn conform de begroting.

4. Fiets

4.1 Fietsstroken Roderwolderdijk

Recent heeft u een voorstel voor fietsvoorzieningen langs de Roderwolderdijk vastgesteld. De financiering van deze fietsstroken vindt plaats uit de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort.

4.2 Restant fietsnota 2000

De beschikbaar gestelde extra middelen (OZB) voor fiets uit de vorige collegeperiode zijn grotendeels besteed. Het resterende budget wordt ingezet op de fietsbrug Reitdiep bij ACM, fietsbrug Aduarderdiep bij Leegkerk, fietsstroken Iepenlaan en asfaltering van de fietspaden Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties.

Fietsbrug ACM

Voor de fietsbrug ACM geldt dat de afgelopen jaren hard gewerkt is aan de planvorming. Het ontwerp is gereed en geraamd op € 2,5 miljoen. Er worden momenteel nog elke details uitgewerkt voor de route aan de westkant van het Reitdiep. Naast OZB fiets uit 2003 vindt financiering plaats vanuit de exploitatie van de bouwlocatie ACM en BDU. Destijds is het voorbereidingskrediet niet geregeld. Om administratieve redenen vragen wij in deze nota € 150.000 voorbereidingskrediet aan.

Fietsbrug Aduarderdiep

In december 2006 heeft u een krediet beschikbaar gesteld van € 1.950.000 voor de fietsbrug over het Aduarderdiep ter hoogte van Leegkerk. Naast OZB fiets uit 2003 vindt financiering vindt plaats vanuit het regiofonds, de gemeente Zuidhorn, het landinrichtingsplan Leegkerk en de provincie Groningen. De bouw van de brug start in het najaar van 2007 en de oplevering vindt medio 2008 plaats.

Fietsstroken Iepenlaan

De Iepenlaan is een ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. In 2006 is een voorstel uitgewerkt voor fietsstroken langs de Iepenlaan. Binnenkort gaat het plan de inspraak in en deze zomer verwachten wij het voorstel aan uw raad voor te kunnen leggen. De kostenraming voor dit plan bedraagt € 350.000 en de dekking vindt plaats uit OZB fiets 2003, BDU en het budget van Stadsbeheer.

Asfaltering van de fietspaden Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties

De asfaltering van de fietspaden Ketwich Verschuurlaan en Weg der Verenigde Naties vindt in 2007 plaats. Financiering vindt plaats uit OZB fiets 2003 en het budget van Stadbeheer.

4.3 Fietsprojecten gefinancierd uit andere projecten

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

- fietspad A7 Piccardhof (onderdeel van het Langmanpakket);
- asfaltering fietspaden Noordelijke Ringweg beide zijden en asfaltering tunnel Bedumerweg (onderdeel van de reconstructie Noordzeebrug en Bedumerweg);
- fietspad de Verbetering (uit exploitatie Noord-Zuidroute);
- fietstunnel onder het Euvelgunnetracé ter hoogte van Eemspoort (uit exploitatie Meerstad);
- fietstunnel Helperzoom – Europapark onder het station Europapark

Voor de lange termijn (na 2010) zijn er twee fietsprojecten waarvoor te zijner tijd nog financiering gevonden moet worden. Het betreft een nieuwe voetganger/fietsbrug Eemskanaal t.h.v. de Ikea en een nieuwe fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond.

4.4 Stadfietsen

In het kader van het project Stadfietsen wordt gewerkt aan oplossingen voor het fietsenstallingprobleem in de binnenstad. Vanuit stadsdeelcoördinatie is € 95.000 beschikbaar gesteld voor dit project. In 2007 krijgt dit project zijn beslag. De proef met gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad vanuit de fietsnota Stap Op kan ook in dit licht worden gezien. Hiervoor is € 75.000 gereserveerd uit het budget fietsvoorzieningen 2007.

4.5 Stap op!

In maart 2007 is het bestedingsvoorstel 'Stap Op Fietsmaatregelen 2006-2010' aan u voorgelegd. Met de maatregelen wordt circa € 11 miljoen geïnvesteerd waarbij een beroep wordt gedaan op een aantal financieringsbronnen. Naast € 6 miljoen vanuit Nieuwe Beleid worden BDU en gelden voor revitalisering van bedrijventerreinen ingezet. Ook Stadbeheer levert een bijdrage in de vorm van asfaltering van bestaande tegelfietspaden. De maatregelen zijn opgesplitst in deel 1 voor de periode 2007 - 2008 en deel 2 voor de periode 2009 – 2010. In nota Stap Op zijn de fietsmaatregelen voor de komende 2 jaar concreet benoemd. Het gaat om een nieuwe fietsbrug Plataanlaan over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg, nieuwe fietspaden langs Duinkerkenstraat en Antwerpenweg, het beter afstellen van verkeerslichten en de asfaltering van diverse bestaande betegelde fietspaden. Ook is er aandacht voor het stallen van fietsen in de binnenstad en bij het zwembad de Papiermolen. Tot slot worden diverse wensen die Stadgers hebben ingediend uitgevoerd. Al deze projecten uit deel 1 van Stap Op moeten de komende 2 jaar tot uitvoering komen en in totaal bedraagt de investering € 5,5 miljoen. Voor deel 2 is een indicatieve lijst met maatregelen opgenomen. De kosten zijn globaal geschat. De komende periode werken we deel 2 van Stap Op verder uit en komen medio 2008 daarover met een aparte nota.

4.6 Fietsvoorzieningen Asingastraat

De aanleg van fietsvoorzieningen langs de Asingastraat nabij de Bedumerweg stond om budgettaire redenen in voorgaande meerjarenprogramma's PM. In dit programma stellen wij € 100.000 beschikbaar uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies aangevuld met BDU. In 2008 start de planvorming en in 2009 willen we dit project uitvoeren.

4.7 Niet fysieke fietsprojecten

Voor 2007 staat een evaluatie en het opstellen van een toekomstvisie voor het fietsstallen bij het Hoofdstation op het programma. Ook wordt verkend of een fiets(parkeer)norm mogelijk is bij de toetsing van bouwplannen in analogie aan parkeernormen.

4.8 Fietsontsluiting Europapark

Om het Europapark goed met de fiets te ontsluiten is er een fietstunnel gepland onder de A7 ter hoogte van de Meeuwerderweg voor een optimale verbinding met de Oosterpoortwijk en de binnenstad en een fietstunnel onder het nieuwe station Europapark voor een optimale verbinding met de Helperzoom en de zuidelijke stadswijken.

4.9 Fietsparkeren Schilwijken

Regelmatig bereiken ons klachten over fietsparkeren in de wijken, vooral in de schilwijken. Voor oplossingen reserveren wij € 200.000 uit het budget verkeersmaatregelen – reconstructies.

5. Openbaar Vervoer

5.1 Tram Hoofdstation-zernike en regiotram

In 2006 is het rapport 'De eerste lijn moet raak zijn' gepresenteerd. De overtuiging dat een tram tussen Hoofdstation en Zernike een duurzame investering is voor de stad en regio wordt daarin onderbouwd. Eind 2006 is het beeld van de tram verbreed naar een regiotram. Hiervoor wordt samen met regio en provincie een projectbureau opgericht die dit concept verder ontwikkelen. Tevens krijgt het projectbureau de opdracht om het tracé van de eerste tramlijn tussen Hoofdstation en Zernike uit te werken.

De lijn Hoofdstation - Zernike heeft bij de oplevering in 2014 een investering van € 150 miljoen gekost. Als stad willen we een bedrag van ca. € 50 miljoen investeren. In de meerjarenbegroting tot 2011 is al rekening gehouden met de bijdrage. Om het volledige gemeentelijk aandeel te kunnen dekken is het nodig dat ook het volgende college nieuw beleidsgeld reserveert voor de tram (oplopend tot 2015 ieder jaar structureel € 300.000 erbij). Ook in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) van de Regio Groningen-Assen wordt rekening gehouden met een bijdrage. Naast deze bijdrage verwachten we een substantiële bijdrage van de provincie Groningen. Ondanks dat het Rijk tot nu toe geen bijdrage heeft toegezegd, blijven we lobbyen om ook geld vanuit Den Haag te krijgen. We streven na om eind 2007 de financiën volledig rond te hebben. Voor het vervaardigen van een voorlopig ontwerp, de tracékeuze en het bijbehorende communicatietraject is in februari 2007 door uw raad een uitvoeringskrediet van € 3 miljoen beschikbaar gesteld.

De tram naar Meerstad zien wij als tweede lijn in het toekomstige tramnetwerk. De realisatie staat na 2015 gepland en voorlopig wordt de investering op € 150 miljoen geschat. Financiën hiervoor worden te zijner tijd geregeld.

5.2 Busbaan Peizerweg

OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg)

In overleg met Prorail is in 2006 gewerkt aan het ontwerp voor een busbaan langs de Koeriersterweg over het NS terrein tot aan de Paterswoldseweg. Het beschikbare budget is €2,4 mln. waarvan €1,92 miljoen uit het regiofonds. Rond de zomer van 2007 komt het voorstel richting raad. Hierna kan de uitvoering van het eerste deel van het doortrekken van de busbaan beginnen.

OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg - Emmaviaduct)

In 2005 is een globale verkenning uitgevoerd voor het gedeelte tussen de kruising Koeriersterweg - Paterswoldseweg en het Hoofdstation. Een toekomstvast oplossing is een route over het Nelfterrein en een brug over het Noord-Willemskanaal om vervolgens gebruik te maken van het Emmaviaduct. De kosten voor dit project zijn globaal geraamd op € 8 miljoen waarbij een aantal onderdelen niet zijn beschouwd. Al met al lijkt een investeringsbedrag van € 10 miljoen aannemelijk. Vanuit het regiofonds ziet het ernaar uit dat € 4 miljoen beschikbaar komt. Voor overige dekking denken we aan eigen middelen uit de OV voorziening, een forse inzet van BDU en mogelijke medefinanciering vanuit de provincies. In 2007 komen we tot een gedetailleerde kostenraming en financiële afspraken met onze regionale partners.

5.3 Station Europapark

Het voorlopig ontwerp voor het station en omgeving is gereed en momenteel worden de kosten gedetailleerd geraamd. Het station zelf is financieel gedekt (17,5 mln), echter de omgeving nog niet. In 2006 werd duidelijk dat een ingediende subsidieaanvraag bij het Ministerie van V&W voor medefinanciering van €15 miljoen, niet is gehonoreerd. Een bezwaarprocedure loopt nog. De komende tijd is een forse inzet nodig om de kosten en dekkingsmogelijkheden van de stationsomgeving met elkaar in balans te brengen. Vooruitlopend op een definitief station functioneert tussen 2007 en 2009 een tijdelijke halte voor de treinen van en naar Hoogezand.

5.4 Toegankelijkheid haltes

De afgelopen periode zijn, in het kader van Schoon, Heel en Veilig en vanuit het toegankelijkheidsbudget OV, diverse haltes opgehoogd zodat de bussen beter toegankelijk zijn. Eind 2007 worden de haltes Zuiderdiep en A-Kerkhof aangepakt. Hiermee is een investering gemoeid van €160.000. Medefinanciering vindt plaats vanuit het regiofonds, het toegankelijkheidsbudget van het OV bureau en een restant van ons eigen toegankelijkheidsbudget. Hiermee zijn de belangrijkste haltes in de stad toegankelijk gemaakt.

5.5 Niet fysieke openbaar vervoerprojecten

Dynamische reisinformatie

In de nota Duurzame mobiliteit stellen we ons tot doel om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger deze informatie worden gegeven. Wij willen in ieder geval op de belangrijkste knooppunthaltes een dergelijk systeem te introduceren. Dit vraagt om aanpassingen bij de haltes en technische aanpassingen in de voertuigen. Samen met het OV-bureau verdiepen we ons in de mogelijkheden. Daarnaast oriënteert het OV-bureau zich op de mogelijkheden om dit in toekomstige concessies op te nemen. De kosten voor een dergelijk systeem zijn moeilijk in te schatten en moeten ook grotendeels worden gedekt uit de openbaar vervoerexploitatie. Omdat kosten zijn gemoeid met aanpassingen aan de haltes reserveren wij alvast een bijdrage aan dit project van € 300.000 vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies.

Bijdrage projectorganisatie Zuiderzeelijn

Er ligt een langjarige afspraak dat alle partners bijdragen aan de projectorganisatie van de Zuiderzeelijn. Ons aandeel daarin is jaarlijks € 30.000. Dekking hiervoor wordt gevonden binnen het programma Verkeer en Vervoer budget verkeersmaatregelen – reconstructies.

Milieuvriendelijke voertuigen concessie 2009

Ons is er alles aan gelegen dat de nieuwe OV concessie gebruik van de meest milieuvriendelijke bussen bij de vervoerder afdwingt. Het OV bureau draagt de primaire verantwoordelijkheid om, in samenspraak met ons, hiervoor een strategie te ontwikkelen.

OV bereikbaarheid Meerstad korte termijn

De eerste woningen in de nieuwe wijk Meerstad komen in 2009. We zorgen ervoor dat er al in een vroeg stadium van Meerstad een passende openbaar vervoerbediening wordt aangeboden. De komende periode voeren wij in samenwerking met het OV-bureau een verkenning uit naar de mogelijkheden.

Vangnet OV

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Maar er zijn situaties waarin het reguliere openbaar vervoer niet toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit 'vangnet' er uit zou moeten zien (denk aan combinaties met leerlingen- en WMO-vervoer).

HOV-as Kardingse

Naar Kardinge is nu al sprake van een snelle busverbinding via het Oosterhamriktracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Kardinge is gepland na 2020 en de wens leeft om de bussen van de Grote Markt te halen bij de komst van de eerste tramlijn, worden de mogelijkheden voor een kwaliteitsprong op dit tracé verkend.

6. Auto

6.1 Westelijke en Noordelijke Ringweg

Bestuurlijk is afgesproken dat in de periode 2001 tot en met 2010 de provincie en de gemeente jaarlijks middelen reserveren voor het opwaarderen van de ringweg. Hierbij draagt de provincie 5/7 en de gemeente 2/7 van de investeringen. De gemeente spaart sinds 2001 jaarlijks €454.000 aan eigen middelen en tevens €454.000 aan BDU subsidie. Daarmee investeren wij ruim € 8 miljoen in de opwaardering van de ringweg. Inmiddels is in het meerjarenbeeld van de gemeentebegroting de dekking voor ons eigen aandeel tot en met 2010 vastgelegd. Met voorfinanciering van de provincie worden de projecten vervroegd uitgevoerd. Het betreft de:

1. reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep;
2. reconstructie knoop Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg;
3. reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg.

De realisatie van de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep is in 2006 voltooid. Voor de reconstructie knoop Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg heeft uw raad vlak voor de zomer 2006 een beslissing genomen en de uitvoering is momenteel in volle gang. Medio 2008 is het werk gereed. Voor Bedumerweg / Noordzeebrug is in 2006 de planvorming afgerond. In november 2006 is door uw raad het plan en het krediet vastgesteld. Momenteel wordt nog onderhandeld over de verwerving van grond en daarna kan de uitvoering van het project worden begonnen.

6.2 Oostelijke Ringweg

Er ligt er een principeafpraak met de provincie om ook in de periode 2010 tot en met 2014 eigen middelen en BDU te sparen voor het opwaarderen van de Oostelijke Ringweg. Hiermee is het gemeentelijk aandeel in dit project € 4 miljoen. De provincie krijgt de Oostelijke Ringweg van de het rijk in beheer en daarbij wordt een afkoopsom meegegeven door het rijk. Deze afkoopsom samen met het sparen in deze periode vormt de basis om ook de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers te maken. Begin 2007 wordt een verkenning uitgevoerd samen met de provincie over de toekomst van de Oostelijke Ringweg.

6.3 Afritten A7 Hoogkerk/kluifrondes

Medio 2007 wordt de kluifrotonde Ruskenveen onderaan de toe- en afrit A7 / Hoogkerk gerealiseerd. De kosten bedragen € 1,6 miljoen. De dekking vindt plaats uit Nieuw Beleid 2006, het regiofonds en een bijdrage van de provincie.

6.4 Groene Golf Oostelijke Ringweg

Het rijk past de verkeerslichten op de Oostelijke Ringweg medio 2007 aan en koppelt de verkeersregelinstallaties aan elkaar. Hierdoor verbetert de doorstroming. Het betreft een volledig door Rijkswaterstaat uitgevoerd project waarbij geen bijdrage van de gemeente Groningen is opgenomen.

6.5 Langmanpakket en Euvelgunnetracé

Het Langmanpakket bestaat uit een reeks maatregelen waaronder het maken van een parallelstructuur aan de Zuidelijk Ringweg in Zuidoost, aanpassingen aan de Laan Corpus Den Horn, aanpassingen aan het Julianaplein, het verschuiven van de aansluiting A7 / Vrijheidsplein naar de Laan Corpus den Hoorn en het realiseren van het Euvelgunnetracé en de aansluiting Driebondsweg. Onze werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. In 2008 en 2009 is Rijkswaterstaat op diverse locaties aan het uitvoeren. De contouren (het zandlichaam) van het Euvelgunnetracé tekenen zich al af, de aanpassingen aan het Julianaplein zijn begonnen en de werkzaamheden voor de verschuiving van de aansluiting A7 Vrijheidsplein naar Laan Corpus Den Hoorn is volop in uitvoering. Het gehele project wordt in 2009 opgeleverd.

6.6 Berlagebrug en Sontweg

Door de huidige verkeersdruk, de komst van Meerstad en de ontwikkelingen in de Eemskanaalzone is verdichting van het verkeersnetwerk in Zuidoost aan de orde. Het programma verkeer en vervoer houdt rekening met de aanleg van een tweetal bruggen, te weten de Berlagebrug en de Sontbrug. In fasering loopt de Berlagebrug voor op de Sontbrug. De besluitvorming voor de Berlagebrug heeft in oktober 2005 plaatsgevonden. In totaal kost de brug € 24 mln. waarvan € 16,4 gedekt is uit (voorbeslagen op) Nieuw Beleid over de periode 2004 t/m 2009 en € 7,6 mln. uit (voorbeslagen op) BDU over de periode 2004 t/m 2008. Het streven is dat de brug in 2008 wordt opengesteld voor het verkeer. De realisatie van de Sontbrug is in tempo afhankelijk van de ontwikkeling van Meerstad en daarom als PM in het pro-

gramma opgenomen. Financiering voor de Sontbrug wordt voorzien uit de exploitatie van Meerstad en Eemskanaalzone.

6.7 Afmaken Noordzuidroute

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

6.8 Aansluiting Westpoort op A7

Voor het bedrijventerrein Westpoort wordt een nieuwe verkeersaansluiting op de A7 gemaakt. Hiermee wordt de eerste 80 Ha van Westpoort ontsloten. De werkzaamheden zijn eind 2005 gestart. De planning is gericht op ingebruikname van de nieuwe wegverbinding in 2010. De dekking vindt plaats vanuit de exploitatie van Westpoort en € 15 miljoen aan EFRO subsidie.

6.10 Ontsluiting Martiniziekenhuis

De nieuwe ontsluiting van Martiniziekenhuis wordt momenteel uitgevoerd, er komen fietsstroken langs de Van Swietenlaan in het najaar van 2007, de busbaan over ziekenhuisterrein wordt eind 2008 in gebruik genomen en aan de westkant van de Paterswoldseweg komen fietsvoorzieningen. Deze aanpassingen aan de verkeersstructuur kosten in totaal € 5 miljoen. Dekking is begin 2006 door uw raad vastgesteld waarbij de helft uit eigen middelen komt en de andere helft door het ziekenhuis wordt bekostigd.

6.11 Noordelijke Verkeersontsluiting Westpoort

Westpoort wordt na 2010 - ter hoogte van het viaduct met de Kerkstraat - aangesloten op de Vierverlatenweg aan de noordzijde van Hoogkerk. De kosten hiervoor zijn nog onbekend maar de verwachting is dat deze nieuwe infrastructuur niet volledig bekostigd kan worden uit de tweede fase van Westpoort. Vooralsnog staat de dekking van deze nieuwe ontsluitingstructuur PM.

6.12 Afronden opwaarderen Westelijke Ringweg

Op lange termijn (na opwaarderen Oostelijke Ringweg) wordt in de Westelijke Ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/ Pleiadenlaan ongelijkvloers gemaakt. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan. De financiering staat PM.

6.13 Verkeersstructuur Europapark

De nieuwe ontsluiting van Europapark leunt geheel op de exploitatie van Europapark. De financiering is voorzien uit Kompas en de exploitatie Europapark.

6.14 Verkeersstructuur Zernike

De nieuwe ontsluitingstructuur van Zernike leunt geheel op de exploitatie van Zernike.

6.15 Verkeersstructuur Damsterdiep

Met de komst van de parkeergarage, het nieuwe kantoor van Nijestee en het plein verandert de verkeersstructuur van het Damsterdiep. Om de nieuwe verkeersstructuur goed aan te laten sluiten zijn aanpassingen nodig zoals de wijze van aantakken op de kruising Damsterdiep / Petrus Campersingel. In totaal bedragen de kosten hiervoor € 3,5 miljoen. In de begroting van 2007 is € 1 miljoen incidenteel ter beschikking gesteld. Voor de komende begroting resteert een claim van € 2,5 miljoen.

6.16 Autoluw Steentilstraat

In januari 2006 is in de Raad de evaluatie van verkeersmaatregelen binnenstad Oost behandeld. Voor de Steentilstraat wordt voorgesteld om direct aansluitend op de realisatie van de Damsterdiepgarage de Steentilstraat autoluw te maken. Vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies willen wij in dit project € 200.000 steken.

6.17 Herinrichting Diepenring

Ten aanzien van de reconstructie noordelijke en oostelijke Diepenring geldt dat de uitvoering gekoppeld is aan de realisatie van de Damsterdiepgarage. De voortgang bij de Damsterdiepgarage maakt dat de planvorming voor dit project eind 2008 / begin 2009 kan aanvangen en dat dan dekking moeten worden gevonden. Voor de periode na 2008 ligt er een claim van € 2 mln. op Nieuw Beleid. Dit is een schatting voor de eerste fase. De totale kosten van de herinrichting kunnen pas worden bepaald wanneer duidelijk is welk ontwerp wenselijk is. Deze kosten liggen aanmerkelijk hoger en zijn niet opgenomen in het programma.

6.18 Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn

De doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn (nabij het Noord Willemkanaal) en de Van Ketwich Verschuurlaan willen we verbeteren. Ter beperking van het aantal onnodige stops worden de verschillende verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan beter op elkaar afgestemd. Ook wordt bekeken of het met minder kruispunten kan en of de vormgeving kan worden verbeterd. Vanuit het budget verkeersmaatregelen – reconstructies en BDU reserveren wij € 1 miljoen voor dit project. In 2007 wordt een voorstel uitgewerkt.

6.19 Niet fysieke autoprojecten

Verkeersstudie Zuidoost

Momenteel wordt voor het zuidoostelijke stadsdeel een studie verricht naar het toekomstige functioneren van de verkeersstructuur in relatie tot Eemskanaalzone, Meerstad en de Oostelijke Ringweg. Medio 2007 wordt deze studie afgerond.

Planstudie Zuidelijke Ringweg

In augustus 2006 is de Netwerkanalyse Groningen-Assen en de Verkenningenstudie Alternatieven Zuidelijke Ringweg aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Naar aanleiding van de motie Mastbroek in de Tweede Kamer zet het ministerie momenteel beide rapporten om in een volwaardige MIT verkenning. Daarmee staat de problematiek van de Zuidelijke Ringweg weer op het rijksinvesteringsprogramma van grote infrastructuurprojecten. De vervolgstap op de MIT verkenning is de planstudie waarin alle aspecten worden onderzocht en gewogen. De planstudie is grondig en zal een traject van 2 á 3 jaar beslaan.

7. Parkeren

7.1 Parkeergarage Damsterdiep

Het ontwerp is in 2006 afgerond en lag begin 2007 ter inzage. Er worden 540 parkeerplaatsen gerealiseerd. Een aantal parkeerplaatsen op maaiveld aan de Diepenring worden opgeheven. De totale investering is geraamd op €30 mln. die gedekt wordt uit de exploitatie van het project en de parkeerexploitatie. Het resterende tekort van 2,5 miljoen euro wordt voorlopig gedekt door een onttrekking aan de reserve grondzaken.

7.2 Parkeergarage CiBoGa

In de Gasfabriekgarage komen in totaal 1.250 parkeerplaatsen die deels bestemd zijn voor bezoekers, UMCG personeel en deels worden verkocht aan de toekomstige bewoners. De kosten van de realisatie van deze garage bedraagt € 30 mln.

7.3 Parkeergarage Forum

In het kader van de Grote Markt Oostzijde wordt de huidige Nabergarage opgeheven en vervangen door een nieuwe garage onder het Forum. Een fietsenstalling (circa 1.000 plaatsen) is onderdeel van de garage. We komen hier met nadere voorstellen voor de dekking.

7.4 Ombouwen Centrumgarage tot buurtstalling

Na de komst van de Damsterdiepgarage, de CiBoGa Garages en de Forumgarage (als vervanging van de Nabergarages) is het voornemen de Centrumgarage om te zetten tot een buurtstalling. De aanpassingen daarvoor zijn gering. De opbrengsten uit de Centrumgarages zullen daarmee wel dalen. Tezijner tijd worden de financiële consequenties in beeld gebracht.

7.5 Uitbreiding parkeerregime schilwijken

Bij voldoende draagvlak in de wijken wordt het parkeervergunningenregime verder uitgebreid. De kosten van de uitbreiding worden gedragen door de parkeerexploitatie.

7.6 P+R Euroborg

In 2006 is gewerkt aan het ontwerp voor de P+R en de afstemming op de exploitatie van de citybus. Voor de zomer van 2007 komt het voorstel richting de raad. Het gaat om een sober ingerichte P&R-voorziening met ontsluiting vanaf de Bornholmstraat, gefinancierd uit de exploitatie Europapark, de BDU en het Regiofonds. In een later stadium is een directe aantakking op de A7 voorzien.

7.7 P+R Haren

De gemeente Haren heeft gezamenlijk met de provincie Groningen en ons een plan gemaakt voor de ontwikkeling van een transferium aan de A28. De totale kosten van dit project zijn begroot op € 5,6 miljoen. Onze bijdrage is € 980.000 en wordt gedekt uit Nieuw Beleid 2005 en BDU. In 2006 zijn er, als onderdeel van het groot onderhoud aan de A28, tunnels onder de autosnelweg ten behoeve van het transferium gemaakt. De aanbesteding van het transferium zelf is voorbereid en binnenkort vindt de aanbesteding plaats. De planning is om in december 2007 het transferium in gebruik te nemen.

7.8 P+R Hoogerkerk

In 2006 is er bestuurlijke overeenstemming bereikt over het transferium Hoogerkerk. Een voorziening vanaf de toerit A7 richting Groningen is gerealiseerd, zodat bussen gebruik kunnen maken van de voormalige tramtunnel. Een definitief plan voor het transferium wordt rond de zomer 2007 in de raad verwacht. De start van de realisatie staat in voorjaar van 2008 gepland, omdat er eerst een bestemmingsplan van de gemeente Noorderveld wordt aangepast. Totale kosten zijn circa € 15 mln. (inclusief het afboeken van oude plankosten). De dekking bestaat uit eigen middelen (OZB doorstroming, Nieuw Beleid 2006 en 2007, Kolibri reservering) en een complex aan bijdragen van het regiofonds, de provincies Groningen en Drenthe, de gemeente Tynaarlo en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit voorjaar maken we de afrondende afspraken ten aanzien van de financiële dekking.

7.9 P+R Zernike

Binnenkort wordt de tijdelijke P+R Professor Uilkenweg op Zernike in gebruik genomen. Maar in het eindbeeld ligt de P+R Zernike dicht op de toe- en afrit van de Noordelijke Ringweg en wordt bediend door de tram. Nu de besluitvorming rond de tram Hoofdstation-Zernike en de regiotram heeft plaatsgevonden, is er ook meer zekerheid over de komst van de P+R Zernike bij de Noordelijke Ringweg. Wij staan daarom een versnelde realisatie van dit terrein voor dat alvast wordt bediend met de bestaande buslijnen naar Zernike. Vooralsnog denken wij aan een investering van € 3,5 miljoen. Door het inzetten van het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies gecombineerd met BDU is het mogelijk een bedrag van tussen de € 2,5 en € 3 miljoen te reserveren. Het realiseren van P+R-voorzieningen is een speerpunt in het regionale beleid. Daarom willen wij in 2007 een claim bij het regiofonds doen voor de resterende financiering.

7.10 P+R Driebond

Dit transferium is gekoppeld aan de tram naar Meerstad. De tram naar Meerstad staat na 2015 op het programma. Daarom staat de financiering voor dit transferium PM.

7.11 Renovatie Parkeergarage Oosterpoort

De parkeergarage Oosterpoort wordt in 2007 gerenoveerd. De financiering komt uit de parkeerexploitatie.

7.12 Niet fysieke parkeerprojecten

De komende periode wordt gewerkt aan een nieuwe parkeerverordening, het upgraden van de hardware van het dynamische parkeerverwijssysteem PRIS, het implementeren van een nieuw vergunningenbeheersysteem, de reorganisatie van parkeercontrole, het verbeteren van de parkeerservice en een verkenning van de mogelijkheden om tweede en derde autobezit in het vergunningengebied te ontmoedigen. De dekking voor deze werkzaamheden komt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf en de afdeling Verkeer en Vervoer.

8. Goederenvervoer

8.1 Stadsdistributie en selectief toegangssysteem binnenstad

De praktijk is dat buiten de venstertijden veel vrachtauto's toch laden en lossen. Gezamenlijk met de herijking van de erkenningsregeling en het creëren van een versdistributievenster zetten we in op een sluitende handhavingmethode. Dat gaan we doen met een systeem van selectieve toegang. In 2007 willen dit systeem uitwerken samen met de direct belanghebbenden. Voor 2007 stellen wij voor om € 150.000 ter beschikking te stellen voor de uitwerking uit het budget verkeersmaatregelen – reconstructies. De dekking voor de investering zelf staat PM.

8.2 Convenant stedelijke distributie

Op initiatief van het SNN is een convenant in de maak tussen de gemeenten en de transportbelangenorganisaties over stadsdistributie.

9. Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding)

9.1 Verblijfsgebiedenv(30 km/h) Engelbert, Middelbert en Dorkwerd

Al geruime tijd wordt de situatie in de kernen van Engelbert en Middelbert door bewoners als verkeers- onveilig benoemd. In het verleden zijn hierover contacten geweest met bewoners. In het kader van het PURE project ligt de wens om de kom van Dorkwerd als 30 km/h gebied in te richten. Conform Duurzaam Veilig moeten alle drie de dorpskernen als 30 km/h gebied worden ingericht. In voorgaande edities van het Meerjarenprogramma stonden deze projecten PM. Met het budget verkeersmaatregelen - recon-

structies uit de begroting 2007 en BDU kunnen we deze gebieden in 2008 als 30 km/h inrichten. In 2007 worden de plannen uitgewerkt. In eerste instantie is € 400.000 gereserveerd.

9.2 Afronden 30 km/h gebieden stad

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken. Dit traject is in de stad grotendeels afgerond. In 2007 voeren wij een quickscan uit of de huidige inrichting voldoet en in 2007 en 2008 worden waar nodig aanvullende maatregelen getroffen. De Kerkstraat en de Kinglaan worden daarbij in ieder geval nader beschouwd. In eerste instantie is ruim € 1 beschikbaar uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies aangevuld met BDU.

9.3 Schoolomgevingen en school-thuisroute

We willen de komende jaren de omgeving van alle 54 basisscholen verkeersveiliger en herkenbaar inrichten. En we starten een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Verspreid over de komende 4 jaar willen we daar ruim € 1 miljoen insteken. De dekking vindt plaats uit het budget kleine verkeersprojecten en reconstructies. In 2007 vragen wij u voor dit project €225.000 ter beschikking te stellen uit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007.

9.4 Kleine verkeersprojecten

Meer dan afgelopen periode hebben wij oog voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Via het loket Beheer en Verkeer, brieven van Stadgers en raadvragen bereiken ons jaarlijks verzoeken voor verkeerskundige aanpassingen in de directe woon- of bedrijfsomgeving. Ook vanuit stadsdeelcoördinatie bereiken ons verzoeken. Dat kan gaan om verkeersdrempels, zebra's, verplaatsen vanabri's, andere afstelling verkeerslichten, veranderen van de voorrangssituatie etc. Om hier snel en adequaat op in te spelen willen wij de komende 4 jaar € 320.000 aan dit soort projecten besteden. Wel is een voorwaarde dat de problematiek een aantoonbare koppeling heeft met bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Voor 2007 stellen wij voor een budget beschikbaar stellen van € 80.000 met als dekking het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007.

9.5 Verkeerseducatie

In de afgelopen jaren was in de verkeerseducatieprojecten te weinig elan en variatie. In 2007 staan er daarom een groot aantal nieuwe projecten op stapel. Wij willen in de periode 2007-2010 jaarlijks voor € 94.000 aan activiteiten uitvoeren. De helft van de dekking komt uit subsidie van de provincie en de andere helft wordt gevonden in het budget verkeersmaatregelen - reconstructies in de begroting 2007. In deze nota vragen u om dit krediet ter beschikking te stellen.

9.6 Week van de vooruitgang

In 2005 is als opvolger van de autoloze zondagen voor het eerst de week van de vooruitgang georganiseerd. Samen met 3VO, GCC, VCC en provincie Groningen wordt elk jaar een week lang aandacht besteed aan alternatieve vormen van vervoer. Ook in 2007 willen wij bijdragen aan de organisatie van deze week. De totale kosten van de week bedragen circa jaarlijks € 40.000 waarvan € 26.250 uit het programma verkeer en vervoer. Dit budget wordt gedekt uit verkeersmaatregelen - reconstructies. In deze nota vragen u om krediet ter beschikking te stellen voor dit project.

10. Voorstel

Op grond van het bovenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. De beleidsnota verkeer en vervoer Groningen: Duurzame mobiliteit vast te stellen;
- II. Het uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007 vast te stellen en in te stemmen met het indicatieve programma voor de jaarschijven 2008 t/m 2010;
- III. Het college opdracht te geven het meerjarenprogramma 2007 – 2010 uit te voeren;
- IV. Een raamkrediet in 2007 ter beschikking te stellen van € 9.856.000,- voor de kosten van het gemeentelijk aandeel in het programma verkeer en vervoer 2007 en eventuele nadere (aanvullende) kredietaanvragen af te wachten voor afzonderlijke (deel)projecten van het programma;
- V. Een investeringsbedrag van € 103.250,- (7,8S) structureel beschikbaar gestelde middelen voor verkeersmaatregelen – reconstructie te ruilen voor incidenteel nieuw beleid uit de beschikbaar gestelde middelen voor de fietsnota;
- VI. uit deze incidentele middelen (€ 150.250,-) de volgende kredieten beschikbaar te stellen:
 - a. € 94.000,- voor het programma verkeerseducatie met aanvullende dekking van € 47.000,- BDU-verkeerseducatie;
 - b. € 26.250,- voor de 'Week van de vooruitgang 2007';
 - c. € 30.000,- voor de Bijdrage Projectorganisatie ZZL;
- VII. Een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 150.000,- ter voorbereiding van de uitvoering van Fietsbrug ACM locatie met als dekking structureel OZB middelen 2003, budget fiets;

-
- VIII. Een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 75.000,-- ter voorbereiding van de uitvoering van doorstroming van Ketwich Verschuurlaan/ Laan Corpus den Hoorn met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
 - IX. Een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,-- voor het afronden 30 km routes met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
 - X. Een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen van € 30.000,-- voor 30 km Engelbert, Middelbert en Dorkwerd met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
 - XI. Een krediet ter beschikking te stellen van € 80.000,-- voor kleine infrastructurele aanpassingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
 - XII. Een krediet ter beschikking te stellen van € 225.000,-- voor de aanpak van schoolomgevingen met als dekking structureel nieuw beleid 2007, onderdeel verkeersmaatregelen - reconstructies;
 - XIII. De gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Begrotingswijzingen

Begrotingswijzigingen

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van 25 april 2007.

De griffier,

De voorzitter,

D.H. Vrieling.

J. Wallage.