
Initiatiefvoorstel

Invoering van een Dynamisch Verkeersmanagement Systeem

In dit voorstel pleiten de fracties van de VVD en Student en Stad voor een onderzoek ten behoeve van de invoering van een integraal Dynamisch Verkeersmanagement Systeem. Een totaalpakket aan maatregelen dat bewoners en bezoekers op een effectieve manier van en naar de binnenstad loodst. Met de invoering van een intelligent Dynamisch Verkeersmanagement Systeem zal de doorstroming van het verkeer aanzienlijk verbeteren, de uitstoot van uitlaatgassen fors verminderen en bestaande weg en parkeercapaciteit beter benut worden. Positieve ontwikkelingen die Groningen als duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad een flinke impuls zullen geven.

Inleiding

In de afgelopen jaren zijn er forse ambities uitgesproken ten aanzien van het thema Verkeer en Vervoer. In de beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010, de inhoudelijke onderlegger voor het jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, wordt gesproken over het verbeteren van de doorstroming, het optimaliseren van weg en parkeercapaciteit, het verhogen van de leefbaarheid en aandacht voor ruimtelijke kwaliteiten. Dit alles om Groningen als duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

De investeringen in het verkeersbeleid zijn dan ook niet uitgebleven. Zowel voor de fiets, de auto als het openbaar vervoer zijn voorstellen ingediend en uitgevoerd. Het aanpakken van de Ring, het uitbreiden van de P+R plaatsen, het Stadsbalkon en de tram zijn projecten die allen bijdragen aan een mooiere stad Groningen.

Maar zoals vaak is ook hier nog ruimte voor verbetering. Met name de bereikbaarheid van de binnenstad per auto kan nog flink verbeterd worden. Regelmatig staan er lange files op de toegangswegen naar de binnenstad. Naast de ochtend- en avondspits is de doorstroming zeker tijdens koopavonden, weekenden en festivals minimaal. Het mag duidelijk zijn dat dit niet bevorderlijk is voor de beleving van de autogebruiker. Daarnaast heeft de hoge verkeersdruk ook op andere verkeersdeelnemers een negatieve invloed en komt het de leefbaarheid van de stad niet ten goede. Hier moeten we wat aan doen. In dit voorstel pleiten

de fracties van de VVD en Student en Stad voor een structurele oplossing door het invoeren van een Dynamisch Verkeersmanagement Systeem.

Huidige situatie

Zoals in de inleiding is aangegeven is er in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het thema Verkeer en Vervoer. Alleen op het onderdeel bereikbaarheid van de binnenstad blijven de investeringen en ontwikkelingen achter. Al meerdere jaren wordt er tijd en moeite gestoken in het uitbreiden en verbeteren van het P+R beleid, maar de resultaten zijn vooralsnog gematigd positief. Er zit weliswaar een groei in het aantal P+R gebruikers, maar uit onderzoek van Stienstra Adviesbureau¹ is gebleken dat 43% van de Groningse automobilist aangeeft nóóit gebruik te zullen maken van de P+R mogelijkheden. Het P+R beleid zal de verkeersstroom van en naar de binnenstad dan ook wel iets verminderen, maar niet voldoende om de congestie op te lossen. Daarnaast wordt er flink geïnvesteerd in aanpassingen aan de Ring, wat de doorstroom op de Ring ten goede komt. Een verbeterde doorstroom op de Ring lost de knelpunten in de binnenstad echter niet automatisch op. Ook het probleem van het zoekverkeer is tot op heden niet goed aangepakt. Uit onderzoek van Stienstra Adviesbureau blijkt dat er sprake is van zo'n 30% zoekverkeer in stadscentra, waarbij de gemiddeld zoektijd 8 minuten bedraagt. Dit zorgt voor onnodige druk op wegstelsel en milieu. Dit in ogenschouw nemende, is de congestie in de binnenstad een serieus vraagstuk wat in de komende jaren nog zeker de nodige aandacht zal vragen.

Op de drukke momenten van de dag, 's ochtends vroeg en in de namiddag, staan er met regelmaat files op de Ring en Diepenring. De Hereweg, Stationsweg, Damsterdiep, Schuitendiep, Petrus Campersingel, Europaplein en Sontplein zuchten onder de dagelijkse stroom aan auto's. Tijdens de koopavonden, weekenden en festivaldagen is de drukte vaak nog groter en staat Groningen helemaal vast. Dit is ook niet verwonderlijk als men zich realiseert dat er per dag zo'n 45.000 autobewegingen plaatsvinden van en naar de binnenstad. Door het jarenlang gevoerde Compacte Stad beleid is het aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad in verhouding met vergelijkbare steden in Nederland groot. Daarnaast heeft Groningen een bovengemiddeld regionaal klantenpotentieel wat elke dag weer leidt tot een aanzienlijke bezoekersstroom uit de regio.

De verkeersdruk heeft negatieve gevolgen voor de stad Groningen. In de eerste plaats zijn dit gevolgen voor de leefbaarheid van de stad. De toename van geluidsoverlast, stankoverlast en de afname van de veiligheid verminderen de kwaliteit van de leefbaarheid aanzienlijk. Daarnaast heeft de filevorming ook een negatieve invloed op het milieu. Auto's staan met ronkende motoren te wachten voor stoplichten, parkeergarages en open bruggen. Situaties die energieverspilling en een toename van de uitstoot van uitlaatgassen tot gevolg hebben.

¹ Discussiekader Parkeren Binnenstad Groningen, november 2005

Het is een situatie die voor de stad Groningen niet wenselijk is. Dit wordt gelukkig ook door het College onderschreven in de ambities uit verschillende beleidsnota's als het Economisch Business Plan, de Duurzaamheidsvisie en het Verkeer en Vervoersbeleid.

Toekomstige situatie

De verwachting is dat het aantal verplaatsingen met de auto van en naar de binnenstad in de komende jaren zal toenemen. Deze toename van het aantal verplaatsingen komen voort uit zowel een groei van het woon-werkverkeer als van het bezoekersverkeer. Dit betekent dat het wegennet in de toekomst nog zwaarder belast gaat worden met waarschijnlijk nog meer verkeerscongestie tot gevolg.

Natuurlijk is een toename van het aantal binnenstadbezoekers in beginsel positief. In Groningen komt driekwart van de binnenstadbezoekers vanwege de winkelvoorzieningen naar de binnenstad. Dit betekent dat er inkomsten uit het winkelbezoek worden gegenereerd. De bezoekersbestedingen geven daardoor een impuls aan ondernemend Groningen en daarmee ook aan de Groningse economie. Wanneer deze toenemende bezoekersstroom echter leidt tot meer opstoppingen en filevorming zal dit overduidelijk ook negatieve gevolgen kennen. Dit zal dan tot uiting komen in de eerder genoemde stank en geluidsoverlast, energieverpilling, milieubelasting en wellicht ook tot bezoekersverlies. Te allen tijde moet er voorkomen worden dat de persoonlijke weerstandsfactor (bijv. weerstand tegen zoektijd, congestie etc.) van de bezoeker zwaarder gaat wegen dan de positieve aantrekkingsfactoren van de binnenstad.

Er moet dus wat gebeuren. Het P+R beleid alleen zal niet voldoende zijn om het gebrek aan doorstroom te compenseren. De aanpassingen aan de Ring zullen de knelpunten alleen verplaatsen en de intelligente parkeerinformatieborden (Parking Guidance System) zijn slechts incidenteel aangelegd. Het zijn allemaal goed bedoelde maatregelen die echter niet getuigen van een integrale, lange termijn visie ten aanzien van de verkeersproblematiek in de binnenstad. Een oplossing die wél integraal is en op de lange termijn gericht, is het invoeren van een totaalpakket aan intelligente verkeersmaatregelen in de vorm van een Dynamisch Verkeersmanagement Systeem.

Het Dynamisch Verkeersmanagement Systeem

De term Dynamisch Verkeersmanagement Systeem is een verzamelnaam voor geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren. Op basis van de infrastructurele kenmerken van een stad en de specifieke verkeersproblemen kan er een pakket van intelligente maatregelen worden samengesteld. Om een idee te geven van de mogelijkheden zijn hieronder een aantal real-time maatregelen beschreven:

Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIP's)

Via teksten op dynamische route-informatie panelen krijgen weggebruikers informatie over de drukte op de weg, stremmingen door wegwerkzaamheden, ongevallen of een open brug. Het zijn 'dynamische' panelen, omdat de panelen steeds weer nieuwe en actuele informatie ontvangen. Afhankelijk van de informatie kan de weggebruiker een andere route kiezen. Daardoor worden files korter. De panelen zijn ook te combineren met Elektronische Snelheid Beheersing (ESB).

Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS)

Met de auto de binnenstad in, met name op zaterdag, betekent soms eindeloos rondjes rijden om te zoeken naar die ene lege parkeerplaats. PRIS helpt automobilisten met het snel vinden van een parkeerplaats. Daarnaast verdeelt het systeem het verkeer evenwichtiger over het wegennet. De panelen geven informatie over de parkeerroute, de naam van de meest nabij gelegen parkeervoorziening en een dynamische routeverwijzing. Bij grote drukte en evenementen kan het verkeer door het PRIS ook naar P+R terreinen aan de rand van de stad worden verwezen. Hierbij dient wel de opmerking gemaakt te worden dat in Groningen op een aantal plaatsen al gebruik wordt gemaakt van een eenvoudige vorm van PRIS.

Incident Management

Een ongeval leidt al gauw tot een file. Vaak duurt de afhandeling van een ongeval lang, omdat de politie pas na de beoordeling van een situatie een bergingsbedrijf waarschuwt. Incident Management heeft tot doel dit soort files drastisch te verkorten door na een ongeval de weg sneller vrij te maken en hinder voor andere weggebruikers zoveel mogelijk te beperken. Dit gebeurt door een aantal procedurele maatregelen en door goede samenwerking tussen hulpverleners. Politie en bergingsbedrijf worden voortaan op hetzelfde moment gealarmeerd, zodat ze ongeveer gelijktijdig aanwezig zijn. Zo kan snel hulp geboden worden aan betrokkenen. Dit bespaart bovendien tijd, waardoor de weg sneller beschikbaar is voor het verkeer.

Toeritdosering

Met verkeerslichten kan het verkeer extra snel weg worden geholpen of juist even worden tegengehouden om echt vaststaan te voorkomen, ook wel toeritdosering genoemd. Deze dosering van het verkeer is een goede mogelijkheid om het verkeer vlotter te laten doorrijden. Een bekend voorbeeld van verkeersregulatie door verkeerslichten is de zogenaamde Groene Golf.

Brugopeningen

Juist tijdens drukke momenten op de weg helpt het als de bruggen minder vaak opengaan. Ook is het mogelijk om brugopeningen op de DRIP's te melden zodat de weggebruiker dit op tijd weet en er rekening mee kan houden.

Daarnaast kunnen incidenteel kleine infrastructurele maatregelen (bijv. aanpassing kruispunt of het verlengen van een invoegstrook) ingezet worden. Zoals in de inleiding is aangegeven

geven wij met de bovenstaande omschrijving slechts een voorbeeld van de mogelijkheden die er zijn. De mogelijkheden zijn echter legio. De grote kracht van het DVMS zit in het toepassen van een combinatie van elkaar aanvullende en versterkende maatregelen.

Draadloos Groningen

De technieken zoals hierboven omschreven bestaan al langer. Dit geldt niet voor de integrale totaalaanpak. Hoewel juist het totaalpakket aan maatregelen de kracht is van dit systeem, wordt er vaak gekozen voor een fragmentatie aan maatregelen die de mogelijkheden op dit gebied niet optimaal benutten. Er is weliswaar een trend waar te nemen dat meer steden investeren in innovatieve verkeerssystemen, maar Groningen zou zich met deze totaalaanpak wederom op de kaart zetten als innovatieve, creatieve en ondernemende stad.

Het invoeren van een dergelijk integraal systeem met de traditionele aanpak vraagt wel wat van een stad. Vooral het leggen van lussen in de weg om het systeem van de nodige informatie te voorzien (verkeersmonitoren) zorgt bij de aanleg voor overlast en is bovendien erg kostbaar. Nu staat de ontwikkeling op dit gebied niet stil en is het mogelijk om door minder ingrijpende maatregelen het verkeer te monitoren. Het plan om Groningen in 2010 draadloos te maken, biedt bijvoorbeeld mogelijkheden om daar een cameranetwerk aan te koppelen. Dit betekent dat er slechts een beperkt aantal fysieke maatregelen getroffen hoeft te worden, namelijk het plaatsen van voldoende camera's. De overlast bij de implementatie van het systeem zal dan ook tot een minimum beperkt blijven.

Het voorstel voor een integrale totaalaanpak

De fracties van de VVD en Student en Stad pleiten in dit voorstel voor een onderzoek ten behoeve van de invoering van een totaalpakket aan intelligente verkeersmaatregelen. Uit het voorgaande blijkt dat dit in onze visie gerealiseerd moet worden door het implementeren van een integraal Dynamisch Verkeersmanagement Systeem. Een systeem dat zich niet beperkt tot het optimaliseren van het gebruik van de parkeercapaciteit of alleen gericht is op het bevorderen van de doorstroom, maar een integrale benadering voorstaat waarbij op meerdere verkeersaspecten aanzienlijke verbeteringen worden gerealiseerd. Zo zal onder andere door een optimaal gebruik van de capaciteit van de bestaande infrastructuur (wegen en parkeergelegenheden) de bereikbaarheid van de binnenstad toenemen. De stank en geluidsoverlast zal gereduceerd worden door een betere doorstroom. De veiligheid zal toenemen evenals de positieve reisbeleving van de weggebruiker. Deze positieve ontwikkelingen zijn haalbaar zonder de binnenstad af te sluiten voor de autogebruiker, met alle gevolgen van dien. Dit intelligente verkeerssysteem moet gezien worden als een aanvulling op bestaande maatregelen en is dan ook complementair aan bijvoorbeeld P+R, Citybus en fietsbeleid.

Het mag duidelijk zijn dat er voor het oplossen van de huidige en toekomstige verkeersproblemen geen halve maatregelen genomen moeten worden. Alleen bij het toepassen van een totaalpakket aan integrale maatregelen die helpen om de wegcapaciteit beter te benutten, zal de leefbaarheid in de stad structureel verbeterd worden.

Welke precieze technische uitvoering gekozen moet worden, hangt echter af van de specifieke Groningse verkeerssituatie. Dit zal door onderzoek in kaart gebracht moeten worden. In de ogen van beider fracties zou een rol van studenten van Rijksuniversiteit en/of Hanzehogeschool hierin zeker mogelijk zijn. De eerste stap is dus het in kaart brengen van de Groningse verkeerssituatie nu en in de toekomst, waarbij gekeken wordt naar de mogelijkheden binnen een DVMS om het bestaande verkeersnetwerk toekomstbestendig te maken. Het invoeren van een DVMS is dan ook geen project, maar een proces dat constant aangepast en wellicht uitgebreid dient te worden.

Concluderend

De gemeente Groningen wil geen symptoombestrijding of halve maatregelen toepassen op verkeersgebied. Daarom dit voorstel. Met de uitvoering van de in dit voorstel beschreven maatregelen is het mogelijk om een forse stap zetten in een lange termijn oplossing ten aanzien van de verkeersvoorzieningen in de stad. Zodoende kunnen we de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad ook voor de komende decennia waarborgen.

Middels dit voorstel willen wij dan ook aantonen wat de mogelijkheden zijn van het toepassen van een integraal pakket aan intelligente verkeersmaatregelen. Door een onderzoek naar de huidige en de te verwachte toekomstige Groningse verkeerssituatie moet dit duidelijk in kaart worden gebracht.

Voorstel

De fracties van de VVD en Student en Stad stellen voor de Raad te besluiten om:

- het college te verzoeken een onderzoek uit te voeren ten behoeve van een optimale toepassing van een integraal en innovatief Dynamisch Verkeersmanagement Systeem in de stad Groningen;
- de Raad hiervan in oktober 2008 de resultaten te presenteren.

Student en Stad
Finn van Leeuwen

VVD
Jan Evenhuis

Dick Jager