

## Advies Adviescommissie Verkeer en Vervoer over de Mobiliteitsvisie

Uitgebracht op 1 juli 2021

### 1. Aanleiding

Op 23 april 2021 heeft het college van B&W van de gemeente Groningen de Concept Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' naar buiten gebracht.

De toelichting van B&W luidt als volgt: "In de concept visie zetten we een stip op de horizon: hier willen wij met de mobiliteit in onze gemeente in 2040 staan. Daarbij kijken wij anders naar de toekomst van ons autonetwerk. Dit is uitgewerkt in 'concept netwerk doorwaadbare stad 2040'. De concept mobiliteitsvisie geeft aan welke opgaven wij zien op gebied van mobiliteit en hoe wij menen dat deze opgelost moeten worden. Daarbij staan wij aan de vooravond van duidelijke keuzes die er allemaal op gericht zijn dat Groningen ook in de toekomst bovenaan het lijstje van de gezondste fysieke leefomgeving van Nederland staat. En dat Groningen een bruisende stad blijft met een bloeiende economie voor de hele regio."

De Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV) van de gemeente Groningen is verzocht om advies uit te brengen over deze Concept Mobiliteitsvisie. Ten behoeve van de definitieve besluitvorming over Mobiliteitsvisie in oktober 2021. Door het Advies in juni 2021 uit te brengen hoopt de AVV behulpzaam te zijn bij de opstelling van de eindvisie door B&W. Daarnaast willen wij de gemeenteraad adviseren ten behoeve van de finale besluitvorming.

### 2. Visie en Streefbeeld

De opgave waarvoor de voorgestelde mobiliteitsvisie is gesteld is, luidt als volgt: "De gemeente Groningen is in Noord-Nederland een magneet voor mensen en bedrijvigheid. Groningen is een van de sterke groeiers in Nederland op het gebied van inwoners en banen, met naar verwachting 250.000 inwoners in 2035. Een groeiende gemeente betekent ook meer verkeer. Op deze toenemende behoefte aan mobiliteit moeten we anticiperen. Tegelijkertijd willen we een aantrekkelijk leefklimaat bieden én een inclusieve stad zijn én CO2-neutraal worden én de gezondste stad van Nederland blijven.."

De doelstelling van de gemeente Groningen om een leefbare, gezonde, en goed bereikbare stad te zijn en te blijven – met verdiscontering van de verwachte groei – is stevig verankerd in het Groningse beleid, zoals onder meer verwoord in de ruimtelijk-economische omgevingsvisie de "Next City".

Omdat groei en behoud en verbetering van leefbaarheid potentieel op gespannen voet met elkaar staan is het steeds urgenter om de juiste keuzes te maken over hoe er binnen, van en naar onze gemeente wordt gereisd.

Dit kan door "de dominantie van en het ruimtegebruik door verkeer in onze wijken en dorpen te verminderen; gezonde mobiliteit te stimuleren door lopen en fietsen de ruimte te geven; in te zetten op vormen van vervoer die weinig ruimte in nemen en uitstootvrij zijn; en onze mobiliteit 'slimmer' te maken, Hiermee kan de stevige groei van de stad en daarmee de toenemende behoefte aan mobiliteit goed worden opgevangen."

Deze visie wordt vertaald in een ruimtelijk expliciet streefbeeld voor het verkeerssysteem in het jaar 2040. Het motto van dit streefbeeld is "De doorwaadbare stad, waar de auto te gast is". In dit streefbeeld wordt de Ringweg de verdeelring voor onze wijken, waardoor interwijk en doorgaand autoverkeer in de wijken ontmoedigd wordt. De Diepenring verliest de functie als verdeelring voor auto's. In dit streefbeeld wordt bereikbaarheid gedefinieerd als een betrouwbare mogelijkheid om te kunnen reizen, waarbij keuzevrijheid (fiets of OV als het kan, auto als het moet) voorop staat. Snelheid voor gemotoriseerd verkeer is binnen de gebouwde omgeving niet meer leidend. Binnen de bebouwde kom worden in principe alle wegen 30 km/uur, tenzij er een expliciete aanleiding is om deze op 50 km/uur te houden. Door een lagere snelheid op substantieel meer wegen binnen de bebouwde kom te realiseren dragen wordt ook verbetering van verkeersveiligheid bereikt.

De nieuwe beleidskeuze die gemaakt wordt voor het realiseren van dit streefbeeld is het beperken of inperken van het ruimtegebruik voor het verkeer en het verminderen van de snelheid binnen het stedelijk gebied. Omdat het autoverkeer zowel absoluut (in totaal aantal m<sup>2</sup>) als relatief (in m<sup>2</sup> per geleverde vervoersprestatie) verreweg de meeste ruimte vraagt, zullen gevolgen voor het autoverkeer in het stedelijk gebied het grootste zijn. De visie spreekt ook over "Autologica verder loslaten, ofwel een omslag in denken. We nemen op veel meer plekken afscheid van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop we onze ruimtes inrichten."

Aanvullend op deze hoofdkeuze en ook als invulling van al eerder gedefinieerd beleid bevat de mobiliteitsvisie ook de volgende thema's: Terugdringen van het aantal geparkeerde voertuigen in de openbare ruimte; de voetganger van bijzaak naar hoofdzaak; verbeteren van de Groningen fietsstad; groeiend openbaar vervoer; ontwikkelen/uitbreiden hubs en bevorderen keten- en deelmobiliteit.

### 3. Advisering AVV

In haar advisering wil de Adviescommissie Verkeer en vervoer van de gemeente Groningen (AVV) eerst aandacht besteden aan de wenselijkheid en de noodzaak van een nieuwe mobiliteitsvisie. Vervolgens wil de AVV adviseren over de organisatorische veranderingen en de concrete projecten die nodig zijn om de uitvoering effectief ter hand te nemen. Vervolgens wil de AVV het belang van het gebruiken van de Ruimtelijke logica benadrukken. Tot slot geeft de AVV nog enkele specifieke adviezen.

#### A. De mobiliteitsvisie wenselijk of noodzakelijk

De wenselijkheid van het behouden en verbeteren van de leefbaarheid, gezondheid en bereikbaarheid van de gemeente Groningen staat voor de AVV buiten kijf, ook bij de context van de groei van de gemeente en diens economie. De vraag echter is de nieuwe beleidskeuze, die voorgesteld wordt noodzakelijk?

Deze vraag beantwoordt de AVV positief.

Volgens de AVV is er nu al sprake van het bestaan van lastige verkeersproblemen, die het functioneren van Groningen belemmeren. De kruising van de Eikenlaan met de hoofdfietsroute, de drukte op de Diepenring, en de bereikbaarheid van voorzieningen zoals het UMCG zijn voorbeelden. Voor het oplossen van deze problemen ontbreekt soms letterlijk de ruimte en zijn meestal forse en dure ruimtelijke ingrepen nodig. Het huidige beleid loopt tegen grenzen aan. Met de groei van Groningen qua inwoners maar ook in de economie en de voorzieningen, zoals het nog steeds groeiende hoger onderwijs worden de grenzen gesteld door het huidige beleid steeds knellender en kunnen deze zich uiteindelijk ook de gewenste groei doen stokken. Dat zou voorkomen moeten worden.

Beleidsmatig moet dus geaccepteerd worden dat binnen het concept compact stad ruimte schaars geworden is. De schaarste van ruimte dwingt een zorgvuldige verdeling van ruimte. De keuze om het ruimtegebruik van de auto in te perken is dan logisch. Zowel de beperking van het autogebruik als het verminderen van de snelheid zijn hiervoor effectieve maatregelen.

Het officieel vaststellen van deze visie is natuurlijk politiek van belang. Echter het belang van de visie op zich wil de AVV wel wat relativeren. Van groter belang is dat de visie uitvoerbaar is en dat de feitelijke uitvoering van maatregelen die het ruimtegebruik van verkeer binnen de perken houden snel en doordacht kan beginnen. Met name op deze aspecten richt zich de advisering van de AVV.

Ook al acht de AVV deze beleidskeuze noodzakelijk toch acht de AVV het niet vanzelfsprekend dat deze keuze – en daarmee de uitvoering van de voorgestelde mobiliteitsvisie – uitvoerbaar is. Er ontbreekt nu namelijk inzicht in een aantal factoren die van groot belang zijn voor de uitvoerbaarheid. Daarnaast zijn de financiële kaders en strategische beleidskeuzes voor de kortere termijn nog onbepaald. De AVV wenst op deze punten adviezen te geven om de uitvoerbaarheid beter te garanderen.

Allereerst dient het beleid in Groningen te passen in het beleid van de overige bestuurlijke autoriteiten verantwoordelijk voor het verkeer en vervoer. De gemeente Groningen staat niet op zichzelf. Het is een belangrijk deel van een provincie, een grotere stad in Nederland, en heeft ook betekenis op EU en breder internationaal niveau. Dat brengt vraagstukken en kansen met zich mee in verband met de mobiliteitsvisie. Bij gebrek aan synergie kunnen extra uitvoeringsproblemen en acceptatieproblemen optreden. Anderzijds kan de gemeente Groningen, zich expliciet opstellend als verkeersinnovator wellicht ook op steun rekenen bij nationale en EU innovatieprogramma's, of zelfs het voortouw hierin nemen.

- 1. De AVV adviseert daarom goed na te gaan in welke mate de mobiliteitsvisie spoort met visies en beleid op andere schaalniveaus en of er programma's zijn waarmee experimenten en onderdelen van de mobiliteitsvisie gefinancierd kunnen worden.**

In de Mobiliteitsvisie wordt gesproken over het afscheid nemen van de autologica in de aanpassing van het verkeerssysteem. Echter de rol van de auto is breder dan die van een lastig vervoermiddel, die zijn plaats moet kennen. De auto werd en wordt ook gezien als de heilige koe. In reclames wordt de auto nog steeds gepresenteerd als symbool van snelheid en vrijheid. Psychologisch en wellicht ook politiek blijft de autologica dus volop aanwezig. Om draagvlak te verwerven voor het ontwikkelen en uitvoeren van deze visie moet ook een wervend beeld worden uitgedragen. Dat wervende beeld is in essentie het leefbaar maken en het bruikbaar houden van de openbare ruimte voor een breed palet aan menselijke doeleinden, zoals spelen, wandelen, ontspannen, winkelen, op een terras zitten, en zich verplaatsen. Echter, bij de inclusieve stad hoort ook de groep autogebruikers die geen afstand kunnen/willen doen van de auto, denk aan ouderen die slechter te been zijn of jonge gezinnen, die hier ook welkom moeten blijven zijn.

- 2. De AVV adviseert om het streefbeeld niet alleen verkeerskundig in te vullen, maar ook ruimtelijk te vertalen in wervende verbeeldingen om de winst qua leefbaarheid en kwaliteit voor de stad en haar bewoners goed te demonstreren.**

De kern van het voorgenomen beleid is het ontwikkelen van een ruimtelijke logica, waarin het ruimtegebruik gereguleerd wordt om de meeste waarde te genereren qua leefbaarheid, qua economie en qua welzijn. Ruimtegebruik en ook de verdeling van ruimte over de verschillende gebruikers leent zich bij uitstek ook voor kwantificering. De evaluatie van de verschillende verkeersscenario's met het nieuwe verkeersmodel kan worden vertaald naar het totale aantal vierkante meters ruimte gebruik voor het verkeer.

3. De AVV adviseert daarom werk te maken met een kwantificering van het ruimtegebruik. Met deze kwantificering kunnen de verschillen tussen mogelijke verkeersscenario's inzichtelijk gemaakt worden voor de detaillering van het verkeersbeleid en ten behoeve van de communicatie met betrokkenen en burgers. Geef daarnaast inspraak over de inrichting van de teruggewonnen ruimte.

## B. De invoering van de mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie bespreekt de nieuwe beleidskeuzen en bevat ook een expliciet streefbeeld voor 2040. Echter de weg daarheen is nog bepaald niet uitgewerkt en de financiële reserveringen zijn nog niet gemaakt.. Verwezen wordt naar diverse invoeringsplannen of uitvoeringsplannen die in 2022 of later moeten worden vastgesteld. Met de beperkte looptijd van het huidige College van B&W lijkt nu de moed te ontbreken om nu fundamentele keuzes in de uitvoering te maken.

De AVV wil graag ook te zijner tijd adviseren over de uitvoering van de mobiliteitsvisie. Echter de AVV wenst met haar advisering nu dat voorkomen wordt dat er nu zulke onduidelijkheid over de uitvoering blijft bestaan zodat het college dat in het voorjaar van 2022 aantreedt nog veel tijd nodig zal hebben om het uitvoeringsbeleid op te starten.

4. De AVV adviseert in dat licht het college van B&W een aantal strategische hoofdlijnen voor de uitvoering voor te stellen en enkele sleutelprojecten te definiëren waarmee de uitvoering nu reeds kan beginnen. Het is van belang dat hiervoor zowel een breed draagvlak in de raad aanwezig is – breder dan de huidige collegepartijen – zodat ook een toekomstig college zich hieraan verbonden kan voelen en de financiële middelen heeft om dit uit te voeren.

Het bepalen van strategische keuzes moet beginnen met de erkenning dat er rond het realiseren van het streefbeeld sprake is van onzekerheid. Onzekerheid ten aanzien van de beschikbaarheid van voldoende financiën tussen nu en 2040, onzekerheid over de behoefte aan mobiliteit in 2040, onzekerheid over het aanbod aan vervoermiddelen, en onzekerheid over de steun van andere overheden, stakeholders en burgers. Tien jaar geleden had niemand het huidige brede aanbod aan elektrische vervoermiddelen kunnen voorzien. Net zo min is nu betrouwbaar in te schatten wat waterstof, autonoom rijden en Smart City mobiliteitsmanagement gaat betekenen voor de mobiliteit en het gedrag van burgers in en om Groningen over tien of twintig jaar.

Deze onzekerheid moet niet tot besluiteloosheid leiden maar tot het ontwerpen van een strategie die huidige en toekomstige problemen oplost binnen ook de toch beperkte financiële kaders en tegelijk in lijn is met de nieuwe beleidsrichting. In het algemeen moet de concrete uitvoering SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Relevant en Tijdbepaald) zijn.

De AVV adviseert als uitwerking van bovenstaand advies tot de volgende strategische hoofdlijnen:

5. Laat al het beleid in uitvoering en ontwikkeling goed sporen met de nieuwe beleidsrichting.
  - 5.a Bij onderhoudsprojecten, zoals rioolvervanging, wordt de ruimte ingericht in de lijn van de nieuwe beleidsrichting, invoering van een 30 km of minder regime, zoals inrichting van fietsstraten, versterken openbaar groen en inrichting van publieke ruimte voor spelen en in de zon zitten of terrassen.
  - 5.b Bij de ontwikkeling van nieuwbouw en wijkinrichting wordt aangesloten op het lange

termijn streefbeeld qua infrastructuur, parkeervoorzieningen.

5.c Het is gewenst om een nieuw handboek inrichting openbare ruimte vast te stellen, waarin de nieuwe beleidsvisie ambtelijk verankerd wordt bij alle diensten die betrokken zijn met keuzes over de (her)inrichting van de stedelijke ruimte.

5.d Het is gewenst om een goede inventarisatie van alternatieve vervoersmiddelen te maken en bij te houden om de keuze van experimenten te onderbouwen met nieuwe schone en duurzame vervoersmiddelen en vervoerswijzen. Deze experimenten zijn gericht om te leren in welke mate zij kunnen bijdragen aan het voldoen van de mobiliteitsvraag en in welke mate zij nieuwe claims leggen op de openbare ruimte.

6. De AVV adviseert de uitvoering te concentreren op een aantal sleutelprojecten.

De complete realisering van het streefbeeld ligt ver in het verschiet. Het is van belang om op de korte termijn een aantal projecten aan te pakken, die een vooruitzicht op de lange termijn bieden en die op de korte termijn een hoog probleemoplossend vermogen hebben. De (voorbereiding van) uitvoering van deze sleutelprojecten kan direct na het raadsbesluit beginnen.

De AVV stelt zes concrete projecten voor.

- 6.1. Aanpak kruising Eikenlaan
- 6.2. Ombouwen Diepenring van een verdeelring tot een verblijfring
- 6.3. Fietsstraat Korreweg
- 6.4. Shared space Hereweg, Helpman
- 6.5. Voorplein hoofdstation
- 6.6. Definiëring en inrichting wandelgebied centrum

Bij deze zes probleemgebieden geeft de lange termijnvisie een heldere oplossing aan voor de problemen die in de uitvoering makkelijke en goedkoper is, en aan de betrokkenen veel kwaliteit kan bieden. Bij kruising Eikenlaan is conventionele oplossing peperduur en moeilijk inpasbaar: Een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers met het autoverkeer. De knip in de Eikenlaan maakt deze investering onnodig. De Diepenring is nu de drager voor te veel verkeersoorten en functioneert daardoor matig, Met name wandelaars hebben op veel plaatsen te weinig ruimte. Het afschaffen van de verdeelfunctie geeft de ruimte om het verblijfklimaat voor wandelaars en recreanten (terraszitters fors te verbeteren. Met de uitschakeling van de Gerrit Krol brug voor langere termijn is de Korreweg alleen nog maar relevant voor doorgaand fietsverkeer geworden. Nu is de kans om deze herinrichten tot een doorgaande fietsstraat. In het centrum van Haren functioneert al geruime tijd een Shared Space gebied. Het centrum van de voormalige gemeente Helpman is in zekere zin vergelijkbaar met het centrum van Haren. Shared Space kan daar dus met lering van de ervaringen in Haren op (deels) vergelijkbare wijze worden ingevoerd. Als de Zuidkant van het Station gereed is ontstaat aan de Noordkant van het station de potentie voor een aantrekkelijk voorplein met aantrekkelijke openbare inrichting. De aandacht voor wandelen en het benoemen van lopen als eerste keuze is een nieuw thema in het beleid. In het Centrum kan dat thema snel uitgewerkt worden tot zichtbare maar ook urgente resultaten (b.v. in verband met het verdwijnen van de bus van de Grote Markt).

Het realiseren van deze sleutelprojecten is aantrekkelijk, maar zeker niet makkelijk. Werken aan deze projecten biedt de mogelijkheid te leren en te ervaren als gemeente, als stakeholders en als burgers wat het uitvoeren van de nieuwe visie betekent. Het draagvlak voor sleutelprojecten kan worden vergroot door input van wijkbewoners en door goed oog te houden voor ongewenste neveneffecten.

7. De AVV adviseert om na vier jaar werken aan sleutelprojecten te evalueren om mogelijkerwijs de mobiliteitsvisie bij te kunnen stellen en tot een keuze van nieuwe

sleutelprojecten te komen om de mobiliteitsvisie verder in te voeren. Uiteraard wenst de AVV dat zij hierbij betrokken wordt.

## C. Van Verkeerslogica naar een ruimtelijke logica

8. De AVV adviseert de keuze voor een ruimtelijke logica, die de Mobiliteitsvisie maakt, moet ook concreet te vertalen en zichtbaar te maken, om te beginnen in de binnenstad. Elke vierkante meter openbare ruimte in de binnenstad moet toegedeeld zijn aan een hoofdfunctie. Deze toedeling moet ook zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt worden door inrichting en/of markering, Zoals in het Centrum de parkeerplaatsen voor auto's duidelijk gemarkeerd zijn, moet dat ook gaan gebeuren voor fietsen en bezorgvoertuigen. Deze toedeling moet niet vrijblijvend zijn, buiten de aangegeven plekken is parkeren niet toegestaan en volgt uiteindelijk handhaving.. Ook de ruimte voor verkeer, de ruimte voor wandelen en de ruimte voor economische activiteiten en recreatie wordt toegedeeld en zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt aan de gebruikers en bezoekers van de binnenstad.

Door een expliciete toedeling wordt ook duidelijk wanneer er sprake is van een ruimte tekort voor bepaalde functies en kan het toedelingsbeleid zo nodig worden bijgesteld. Het te ontwikkelen handboek inrichting openbare ruimte presenteert ontwerpen om de indeling van de openbare ruimte op duidelijke wijze vorm te geven en te communiceren.

## D. Overige advisering

The last mile

Bij het ontwerpen en ontwikkelen van complexe verkeerssystemen die aantrekkelijk, comfortabel en schoon van deur tot deur vervoer moeten bieden, is veel aandacht nodig voor de last mile problematiek (en de first mile problematiek bij personenvervoer). De afstand en het comfort van de route van parkeervoorzieningen (auto, fiets, bezorgvoertuig) en OV bushaltes/knooppunten naar de deur van de vertreklocatie en van de bestemming is van groot belang bij het ontwikkelen van effectieve multimodale vervoerketens. Algemene oplossingen zijn hiervoor niet voor handen omdat dit lokaal maatwerk zal betreffen en afstemming op specifieke (kwetsbare) doelgroepen.

9. De AVV adviseert om experimenten met publiek-private inslag of met medewerking van vrijwilligers en sociale ondernemingen na te streven en te faciliteren, om systematische een effectieve Groningse 'last mile' te realiseren

Bottom up experimenten

10. In lijn van de doelstelling van de Mobiliteitsvisie is om de leefbaarheid te bevorderen, adviseert de AVV een experimenteel regeling lokale leefbaarheid in te stellen, In deze regeling kunnen straten voorstellen doen voor experimenten die de lokale leefbaarheid bevorderen door de openbare ruimte het in te richten of anders te bestemmen.

Oosterhamrikkanaalzone

11. De AVV stelt voor de besluitvorming uit te stellen over de inrichting van de Oosterhamrikkanaalzone.

**Volgvel: 6**

In een eerder advies heeft de AVV vastgesteld dat het nodig is om via de Oosterhamrikkanaalzone een autoverbinding te realiseren met de Oostelijke Ringweg. Aan dit advies houdt de AVV ook nu vast. Over de beste routes voor het OV en de auto door de Oosterhamrikkanaalzone bestaat op dit moment nog grote onduidelijkheid. Met het uitvallen van de Gerrit Krolbrug is het verkeerssysteem inmiddels fors veranderd. Uitvoering van de sleutelprojecten aanpak kruispunt Eikenlaan en fietsstraat Korreweg zal ook tot verplaatsen van verkeersstromen leiden. De AVV verwacht over enige jaren een beter inzicht te hebben hoe de auto en het OV zich het beste door de Oosterhamrikkanaalzone kan verplaatsen. DE AVV bepleit daarom nu voor uitstel van de besluitvorming daarover.

Namens de Adviescommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Groningen.

H.C. Moll, voorzitter,

1 juli 2021

## Reactie college van B

| <i>Advies AVV</i>  | <i>Inhoudelijke reactie:</i>  |
|--|---|
| <p>1. De AVV adviseert goed na te gaan in welke mate de mobiliteitsvisie spoort met visies en beleid op andere schaalniveaus en of er programma's zijn waarmee experimenten en onderdelen van de mobiliteitsvisie gefinancierd kunnen worden.</p>  | <p>De visie zoals deze nu voorligt sluit goed aan bij provinciale/regionale, maar ook landelijke en Europese ambities op het gebied van mobiliteit. De visie is opgesteld met als vertrekpunt onze omgevingsvisie (Next City). Ook zit er consistentie in met recent vastgestelde beleidsnota's voor ons fiets- en parkeerbeleid. En de blik is ruimer dan alleen het fysieke domein. De mobiliteitsvisie sluit aan op gemeentelijke ambities en beleid ten aanzien van gezondheid, inclusiviteit en economie. Hierdoor betekent investeren in deze visie vaak ook investeren in bredere doelen dan enkel mobiliteit waardoor ook meer kansen ontstaan voor (co)financiering vanuit andere beleidsvelden en een efficiëntere inzet van middelen. Hiermee menen dat we al voldaan hebben aan het advies.</p> |
| <p>2. De AVV adviseert om het streefbeeld niet alleen verkeerskundig in te vullen, maar ook ruimtelijk te vertalen in wervende verbeeldingen om de winst qua leefbaarheid en kwaliteit voor de stad en haar bewoners goed te demonstreren.</p>   | <p>Wij delen deze analyse. Dit is waarom wij de vaststelling van de mobiliteitsvisie en de leidraad openbare ruimte gelijktijdig inzetten. De doorvertaling en verbeeldingen waarover u adviseert staan in onze nieuwe Leidraad Openbare Ruimte. Deze gebruiken wij als inspiratiedocument bij het uitwerken van onze openbare ruimte. Hiermee menen we al voldaan hebben aan het advies.</p>   |
| <p>3. De AVV adviseert werk te maken met een kwantificering van het ruimtegebruik. Met deze kwantificering kunnen de verschillen tussen mogelijke verkeersscenario's inzichtelijk gemaakt worden voor de detaillering van het verkeersbeleid en ten behoeve van de communicatie met betrokkenen en burgers. Geef daarnaast inspraak over de inrichting van de teruggewonnen ruimte.</p>  | <p>Wij delen deze analyse. In de Leidraad Openbare Ruimte is per straattypen een kwantificering van het ruimtegebruik opgenomen. Een dergelijke werkwijze geeft inzicht in de effecten van onze keuzes. Tijdens de uitwerking van onderdelen van de visie krijgen inwoners en andere betrokkenen gelegenheid input te leveren. Wij nemen dit advies ter harte.</p>  |
| <p>4. De AVV adviseert in dat licht het college van B&amp;W een aantal strategische hoofdlijnen voor de uitvoering voor te stellen en enkele sleutelprojecten te definiëren waarmee de uitvoering nu al kan beginnen. Het is van belang dat hiervoor zowel een breed draagvlak in de raad aanwezig is – breder dan de huidige collegepartijen – zodat ook een toekomstig college zich hieraan verbonden kan voelen en de financiële middelen heeft om dit uit te voeren.</p> | <p>Met de visie leggen we het fundament om anders te kijken naar het verkeerssysteem en openbare ruimte. De Leidraad Openbare Ruimte geeft inspiratie hoe dit kan. Op dit moment ligt de focus nog op het afronden van de visie en beleidsvorming. Wij gaan aan de slag met verdere uitwerking en willen in 2022 een uitvoeringsprogramma maken. De suggestie om sleutelprojecten te benoemen kan daarin wellicht een plek krijgen. Wij nemen het advies ter harte maar voor een later moment in het proces.</p>  |



|  |   |
|--|---|
| <p>5. Laat al het beleid in uitvoering en ontwikkeling goed sporen met de nieuwe beleidsrichting.</p> <p>a. Bij onderhoudsprojecten, zoals rioolvervanging, wordt de ruimte ingericht in de lijn van de nieuwe beleidsrichting, invoering van een 30 km of minder regime, zoals inrichting van fietsstraten, versterken openbaar groen en inrichting van publieke ruimte voor spelen en in de zon zitten of terrassen.</p> <p>b. Bij de ontwikkeling van nieuwbouw en wijkinrichting wordt aangesloten op het lange termijn streefbeeld qua infrastructuur, parkeervoorzieningen.</p> <p>c. Het is gewenst om een nieuw handboek inrichting openbare ruimte vast te stellen, waarin de nieuwe beleidsvisie ambtelijk verankerd wordt bij alle diensten die betrokken zijn met keuzes over de (her)inrichting van de stedelijke ruimte.</p> <p>d. Het is gewenst om een goede inventarisatie van alternatieve vervoersmiddelen te maken en bij te houden om de keuze van experimenten te onderbouwen met nieuwe schone en duurzame vervoersmiddelen en vervoerswijzen. Deze experimenten zijn gericht om te leren in welke mate zij kunnen bijdragen aan het voldoen van de mobiliteitsvraag en in welke mate zij nieuwe claims leggen op de openbare ruimte.</p> | <p>Wij delen uw mening dat bij de uitvoering en ontwikkeling van onze gemeente zoveel mogelijk kansen moeten worden benut om de ambities uit de mobiliteitsvisie te verwezenlijken. Wanneer de mobiliteitsvisie wordt vastgesteld dan wordt deze integraal onderdeel van ons beleid.</p> <p>Ad a en b) Bij grootschalig onderhoud, herinrichtingen en nieuwbouwprojecten e.d. zal gekeken worden naar de inhoud van de mobiliteitsvisie en betrokken worden in de verdere uitwerking.</p> <p>Ad c) Met de Leidraad Openbare Ruimte menen wij te doen wat de adviescommissie ons adviseert en verankeren een concreet handvat dat betrokken gaat worden in ontwerpprocessen.</p> <p>Ad d). Op dit moment zijn huidige en mogelijk ook toekomstige beschikbare alternatieve vervoermiddelen ons inziens voldoende in beeld. Bij het opstellen van het jaarlijkse meerjarenprogramma verkeer en vervoer wordt de mobiliteitsvisie de nieuwe basis. Binnen het meerjarenprogramma houden we de vinger aan de pols over de uitvoering, monitoren we ontwikkelingen (zoals innovatie in vervoermiddelen) en bepalen we of bijstelling nodig is. Wanneer nieuwe ontwikkelingen zich voordoen dan zullen wij dit uiteraard volgen en waar nodig op acteren zoals recent ook bij deelscooters is gedaan. Hierbij leren we ook van andere steden in Nederland en Europa. Hiermee menen dat we al voldaan hebben aan het advies.</p> |
| <p>6. De AVV adviseert de uitvoering te concentreren op een aantal sleutelprojecten en stelt zes concrete projecten voor: fietsoversteek Eikenlaan, ombouwen Diepenring, fietsstraat Korreweg, Hereweg t.h.v. Helpman, voorplein Hoofdstation en definiëring en inrichting wandelgebied centrum.</p>   | <p>Zie antwoord bij 4.</p>  |
| <p>7 De AVV adviseert om na vier jaar werken aan sleutelprojecten te evalueren om mogelijkswijs de mobiliteitsvisie bij te kunnen stellen en tot een keuze van nieuwe sleutelprojecten te komen om de mobiliteitsvisie verder in te voeren. Uiteraard wenst de AVV dat zij hierbij betrokken wordt.</p>  | <p>Zie antwoord bij 4 ten aanzien van benoemen sleutelprojecten. Ten aanzien van evaluatie en bijstelling geldt dat met de vaststelling visie dit ons vigerend beleid wordt. Evaluatie, verantwoording en (tussentijdse) bijstelling van dit beleid vindt plaats in het jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Hiermee menen dat we al voldaan hebben aan het advies en staan uiteraard open om de AVV te zijner tijd hierbij te betrekken.</p>  |
| <p>8 De AVV adviseert de keuze voor een ruimtelijke logica, die de Mobiliteitsvisie maakt,</p>   | <p>In de mobiliteitsvisie is niet ons pleidooi dat gemengde openbare ruimte vooraf de norm is.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p>ook concreet te vertalen en zichtbaar te maken, om te beginnen in de binnenstad. Elke vierkante meter openbare ruimte in de binnenstad moet toegedeeld zijn aan een hoofdfunctie. Deze toedeling moet ook zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt worden door inrichting en/of markering, Zoals in het Centrum de parkeerplaatsen voor auto's duidelijk gemarkeerd zijn, moet dat ook gaan gebeuren voor fietsen en bezorgvoertuigen. Deze toedeling moet niet vrijblijvend zijn, buiten de aangegeven plekken is parkeren niet toegestaan en volgt uiteindelijk handhaving. Ook de ruimte voor verkeer, de ruimte voor wandelen en de ruimte voor economische activiteiten en recreatie wordt toegedeeld en zo veel mogelijk zichtbaar gemaakt aan de gebruikers en bezoekers van de binnenstad.</p> | <p>Maar we bieden nadrukkelijk de opening vaker te mengen wanneer (te) weinig ruimte is om alle functies nog gescheiden te kunnen bedienen en de druk op de openbare ruimte hoog is. Per saldo is de voetganger daar de dupe in de beperkte ruimte die voor hen overblijft. Als gaat om geparkeerde en gestalde voertuigen in de openbare ruimte delen wij dat daar regulering voor gewenst is. Bijvoorbeeld door plekken aan te wijzen waar fietsen wel en niet mogen staan. Anderzijds willen wij ook juist de openbare ruimte minder rigide indelen voor specifieke doelgroepen zodat dezelfde ruimte voor meerdere functies gebruikt kan worden. Hoe we daar mee om gaan kan per gebied, per straat en zelf per plek en moment verschillen.</p>                                    |
| <p>9 De AVV adviseert om experimenten met publiek-private inslag of met medewerking van vrijwilligers en sociale ondernemingen na te streven en te faciliteren, om systematische een effectieve Groningse 'last mile' te realiseren</p>   | <p>Wij delen de analyse dat hier interessante kansen kunnen ontstaan. In sommige wijken en dorpen in onze gemeente hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen voor een lokaal vervoersconcept. Dit biedt soms oplossingen die gewoon OV niet kan bieden. We faciliteren deze graag. Voor het maatschappelijk effect snijdt het mes namelijk aan meerdere kanten. Zo kan het bijdragen aan vergroten van sociale interactie in wijken, verminderen van sociaal isolement en kunnen chauffeurs bijvoorbeeld onderdeel zijn van re-integratie trajecten. Er ontstaat ook een koppelkans met ons WMO-vervoer via Publiek Vervoer dat dan (kosten)efficiënter kan functioneren. Wij nemen het advies ter harte en menen dat we deels al voldaan hebben aan het advies.</p> |
| <p>10 In lijn van de doelstelling van de Mobiliteitsvisie is om de leefbaarheid te bevorderen, adviseert de AVV een experimenteer regeling lokale leefbaarheid in te stellen, In deze regeling kunnen straten voorstellen doen voor experimenten die de lokale leefbaarheid bevorderen door de openbare ruimte het in te richten of anders te bestemmen.</p>  | <p>Wij vinden dit een interessante suggestie voor de toekomst. Op dit moment voorzien wij niet in een aparte regeling. Wel vindt er momenteel al meerdere jaren in de zomer pilots met Leefstraten plaats waarin ruimte is voor allerlei initiatieven en de reacties hierop zijn overwegend positief. Wij nemen het advies ter harte.</p>  |
| <p>11 Het eerdere advies van de AVV dat het nodig is om via de Oosterhamrikkanaalzone een autoverbinding te realiseren met de Oostelijke Ringweg houdt de AVV ook nu vast. De AVV stelt voor de besluitvorming uit te stellen over de inrichting van de Oosterhamrikkanaalzone.</p>   | <p>In deze mobiliteitsvisie en het Netwerk Doorwaadbare stad 2040 ondersteunt door de verkenning in het addendum Verkenning Oosterhamrikzone komen wij ook tot de conclusie dat een autoverbinding nodig is. Ons voorstel is hiermee in lijn met het advies van AVV</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Wij gaan niet mee in het advies om de situatie nog een tijd aan te kijken en langer te wachten met de besluitvorming inrichting van deze autoverbinding.</p> <p>Hoewel sprake is van langduriger hinder is de stremming van de Gerrit Krolbrug uiteindelijk van tijdelijke aard. Wij menen met het addendum Verkenning Oosterhamrikzone op dit moment afdoende inzicht te hebben in waarom een dergelijke verbinding nodig is en waar deze moet komen te liggen. Hierbij verwachten wij niet dat het realiseren van de fietsstraat Korreweg en de aanpak van de fietsoversteek Eikenlaan leidt tot andere keuzes. Uitstel van de besluitvorming is ongewenst omdat we duidelijkheid willen geven aan bewoners en andere belanghebbenden en de vastgoedontwikkelaars in de zone. Voor de verdere planontwikkeling van de woningbouw in deze zone is helderheid nodig. Wij kunnen op dit punt niet mee in het advies van AVV.</p> |
|--|--|