

Onderwerp **Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie**
Steller **Eric van Huissteden**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon **0622446158**
Datum **13-11-2019**

Bijlage(n) **3**

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

Onze gemeente kent, sinds het VCP uit 1977, een traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. Zo lopen wij onder andere met ons beleid voor de fiets en P+R vooruit op veel andere gemeenten. Op dit moment zijn er meerdere aanleidingen om het mobiliteitsbeleid te actualiseren.

Verkeerscirculatie, alternatieven Oosterhamriktracé en OV visie 2040

Dat (nieuwe) keuzes nodig zijn binnen ons mobiliteitsbeleid is de afgelopen periode gebleken op enkele grote thema's. In september 2018 heeft u op basis van onze brief 'Start opstellen OV-Visie' gesproken over de toekomst van het openbaar vervoer en hebben wij aangekondigd een OV-visie 2040 op te stellen. Bij de besluitvorming over de Aanpak Oosterhamrikzone in juni 2018 zijn de moties 'Onderzoek Verkeerscirculatieplan' en 'Onderzoek duurzame alternatieven voor autoweg Oosterhamriktracé' aangenomen. De uitvoering van deze onderzoeken is bevestigd in het coalitieakkoord. In mei 2019 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak voor een eerste verkenning naar de uitbreiding van het bestaande verkeerscirculatieplan en het oplossend vermogen van duurzame alternatieven. Deze vraagstukken hebben samenhang met de vervanging van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal. Op zowel het dossier over de toekomst van OV als dat van de verkeerscirculatie zijn er grote stappen gezet. Bijgevoegd treft u dan ook het rapport 'Mobiliteitstransitie Groningen', de 'concept Visie OV 2040' en een memo 'Stand van zaken bruggen Van Starckenborghkanaal' aan.

Sterk groeiende gemeente en veranderd speelveld in mobiliteit

De gemeente Groningen is een magneet voor mensen en bedrijvigheid in heel Noord-Nederland. Groningen is dan ook één van de sterke groeiers in Nederland en de banenmotor voor Noord-Nederland. Naar verwachting groeit het aantal inwoners naar 250.000 inwoners in 2035. Die toename zit nagenoeg geheel in het verstedelijkte deel van de gemeente; de stad. De stad breidt fors uit met 20.000 nieuwe woningen en 15.000 extra arbeidsplaatsen. Daar staat de bevolkingskrimp in de regio tegenover, waardoor de voorzieningen in de stad nog meer bezoek trekken. Het is van belang dat

we deze groei kunnen opvangen. Investeren in bijvoorbeeld in sport en cultuur, onderwijshuisvesting, woningbouw-ontwikkeling en ook bereikbaarheid is daarbij belangrijk. In de Omgevingsvisie Next City hebben we vijf opgaven voor de groeiende stad geformuleerd:

- Faciliteren van de groei;
- Voldoende werkgelegenheid;
- Leefbare en aantrekkelijke stad;
- Versnelling energietransitie;
- Iedereen doet mee.

Uitstekende leefkwaliteit is het leidende principe. Dit is in het coalitieakkoord bevestigd en aangescherpt met de ambitie om openbare ruimte te herwinnen. Zonder ingrijpen neemt naar verwachting het ruimtebeslag van autoverkeer met circa 13% toe in 2030. Daarnaast zijn er bijkomende negatieve effecten op geluidsbelasting, luchtkwaliteit, trillingen, verkeersveiligheid en barrièrewerking. De aantrekkelijkheid van de binnenstad, de wijken en de dorpen is gebaat bij voldoende openbare ruimte voor voetgangers, ontmoeting, groen etc. De toenemende verkeers- en (fiets)parkeerdruk op de verstedelijkte gebieden en daarmee de impact op onze straten en hun omgeving, roept de vraag op hoe wij een aantrekkelijk leefklimaat combineren met een optimale bereikbaarheid. Om dit vraagstuk het hoofd te bieden is een mobiliteitstransitie noodzakelijk waarin (nog) meer wordt ingezet op schone vervoerswijzen met weinig ruimtebeslag. Daarbij is ook aandacht voor de wisselwerking tussen de mobiliteitsopgave en de ruimtelijke en economische opgaven. Het gewenste mobiliteitsprofiel en inzichten uit een integrale mobiliteitsvisie beïnvloeden weer de ruimtelijk economische inzet voor (gebieden in) onze gemeente.

Er zijn nog meer ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. De transitie naar CO2 neutraal vervoer is daar één van de prominentste van. Wij voeren al decennia beleid op het beperken van de vraag naar (auto)verkeer met een consistent ruimtelijk beleid. De compacte stad biedt maximale kansen voor fietsen en openbaar vervoer. En met het realiseren van uitstekende fiets- en OV-voorzieningen zijn wij, gezamenlijk met onze regionale partners, al geruime tijd bezig om het gebruik van fiets en OV te vergroten. Een nieuwe opgave om de transitie naar emissievrije voertuigen te faciliteren is bijvoorbeeld realiseren van goede laadinfrastructuur, instellen van zero emissie zones e.d. Over het laden van elektrische auto's ligt er binnenkort een visie Openbare Laadinfrastructuur bij u voor. Aan het instellen van zero emissie zones wordt op dit moment gewerkt te beginnen bij de logistiek van en naar de binnenstad.

Een andere ontwikkeling is dat innovatieve ICT-oplossingen voor mobiliteit kansen bieden om een positieve bijdrage te leveren aan leefbaarheid en bereikbaarheid. Samen met gedragsbeïnvloeding door bijvoorbeeld goede afspraken over mobiliteit met werkgevers en onderwijsinstellingen kunnen wij met deze 'slimme mobiliteit' reizigers sneller, slimmer en gezonder laten reizen. Slimme mobiliteit leidt tot minder congestie, minder (onnodige) reiskilometers, efficiënt benutten van infrastructuur,

meer verkeersveiligheid en meer gebruik van alternatieven voor de auto. De tijd is aangebroken om dit als regulier beleid te verankeren.

Tot slot dateert de beleidsnota ‘Duurzame Mobiliteit’ (voor de oude gemeente Groningen) alweer van 2010 en het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Haren uit 2012. De vorming van een nieuwe gemeente, waarin de verstedelijking van de stad Groningen hand in hand gaat met de bereikbaarheid van onze landelijk gelegen dorpen, vraagt om een hernieuwde blik op ons mobiliteitsbeleid.

Dit alles overziend, stellen wij een integrale mobiliteitsvisie op waarin we de belangrijkste keuzerichtingen beschrijven op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid en de onderlinge samenhang daarvan. Bij het opstellen van deze visie werken wij volgens de uitgangspunten van Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) zoals de Europese Commissie dat ondersteunt. SUMP biedt een handvat om systematisch alle aspecten binnen een integrale mobiliteitsvisie mee te nemen. En een plan dat SUMP-proof is vergroot onze kansen om aan te haken bij (toekomstige) Europese projecten en fondsen.

Het coalitieakkoord, de Omgevingsvisie Next City en de binnenstadsvisie bieden het bovenliggende kader waarbinnen wij het mobiliteitsbeleid vormgeven.

Behouden wat goed is

Het opstellen van een nieuwe beleidsvisie betekent niet dat op alle thema’s binnen mobiliteit helemaal opnieuw tegen het licht worden gehouden. Zo sluiten onze ‘Fietsstrategie Groningen 2015-2025’ uit 2015, het ‘Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022’ van september 2019 en de parkeervisie ‘Ruimte voor de straat’ uit 2018 nog goed aan op de uitdagingen waar wij nu voor staan. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor onze blijvende inzet op verbetering van P+R’s. Dit staand beleid plaatsen wij in samenhang met de beleidsthema’s die zich de komende periode uitkristalliseren en vervlechten wij tot een integrale mobiliteitsvisie.

Bouwstenen

De toekomstige verkeerscirculatie, in samenhang met de nieuwe bruggen over het Van Starckenborghkanaal en de verdere toekomst van het OV vormen cruciale bouwstenen. Die brengen wij in samenhang met elkaar en met alle andere thema’s binnen mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en onze stedelijke en economische opgaven. Een andere bouwsteen is hoe wij zero emissie gaan invoeren voor de binnenstad, conform de Green Deal Zero Emissie Binnensteden. Hierover meer in de paragraaf ‘Stadslogistiek’. Ons streven is dat de integrale mobiliteitsvisie principekeuzes vastlegt waaraan uitvoeringsprogramma’s worden gekoppeld en waarop lobby gevoerd wordt richting het rijk, voor bijvoorbeeld de hoofdinfrastructuur zoals Westelijke Ringweg, snelle OV-verbinding met de Randstad en Duitsland e.d.

In deze brief delen wij met u:

- De resultaten van onze studie naar verkeerscirculatie en de duurzame alternatieven en de stand van zaken van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal (document 'Mobiliteitstransitie Groningen' en memo Stand van zaken bruggen zijn bijgevoegd).
- Onze ideeën over de toekomst van het OV (document Concept Visie Openbaar Vervoer Groningen 2040 is bijgevoegd).
- Een toelichting op de opgave voor de binnenstad als het gaat om een zero emissie zone.

Op 27 november 2019 organiseren wij een informatiesessie voor uw raad over de keuze om een integrale mobiliteitsvisie op te stellen en bovenstaande thema's. Opvolgend stellen wij aan u voor om een opiniërend debat te voeren in uw raad. Op basis van dit debat werken wij vervolgens in 2020 aan het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie.

Duurzame alternatieven, Verkeerscirculatieplan, Oosterhamriktracé en Bruggen Van Starckenborghkanaal

We hebben -op hoofdlijnen- onderzocht welke invloed uitbreiding van het huidige verkeerscirculatieplan tot aan de ringweg heeft op de automobilititeit. We hebben de voor- en nadelen daarvan in beeld gebracht. Ook hebben we gekeken of nog meer inzet op alternatieve vervoerswijzen leidt tot minder autoverkeer. Dit onderzoek geeft aan hoe een mobiliteitstransitie daaraan bijdraagt en wat haalbaar en wenselijk is. Het rapport 'Mobiliteitstransitie Groningen' is de weergave van dit onderzoek en is bijgevoegd.

Wat is onderzocht?

Op basis van het onderzoek zien wij drie 'knoppen', waaraan we kunnen draaien om het autoverkeer te verminderen en in te zetten op duurzame alternatieven:

- Ruimtelijk beleid: De ontwikkellocaties zijn vastgelegd in de The Next City. Binnen deze ontwikkellocaties kan gestuurd worden op verdichting bij vervoersknopen en voorzieningen, toepassen van lagere parkeernormen en het invoeren van een parkeerregime in een groter gebied.
- Netwerkmaatregelen: het gaat om netwerkmaatregelen voor alle modaliteiten en combinaties hiervan. In dit onderzoek is specifiek gekeken naar het wegennet voor autoverkeer binnen de ringwegen. Onderstaand de vier onderzochte denkrichtingen.
- Managementmaatregelen: Ondersteunend aan de eerste twee knoppen zijn maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, dynamische verkeersmanagement en slimme mobiliteit.

De duurzame alternatieven zijn niet gebiedsgericht uitgewerkt omdat ze voor de hele stad van toepassing zijn en effect hebben op de totale stedelijke mobiliteit.

Voor de toekomst van het autonetwerk zijn in dit onderzoek vier verschillende denkrichtingen (globale netwerkaanpassingen) onderzocht.

Alle denkrichtingen richten zich op het meer autoluw maken van de stad binnen de ringwegen met een variatie in de mate van ingrijpendheid:

1. Lokale impuls leefkwaliteit: op alleen specifieke locaties autoluw maken.
2. Doorwaadbare stad: binnen ringwegen alles 30 km/u met inprikkers van/naar de ring.
3. Binnen- en buitenring: sectorenmodel tot aan de ringwegen met een binnen- (Diepenring) en buitenring (ringwegen).
4. Buitenring: sectorenmodel tot aan de ringwegen met alleen een buitenring (ringwegen).

Denkrichtingen 3 en 4 zijn uitbreidingen van het verkeerscirculatieplan uit 1977 tot aan de ringwegen.

Wat zijn de bevindingen?

De belangrijkste bevindingen ten aanzien van de knoppen om het autoverkeer te verminderen en in te zetten op duurzame alternatieven zijn:

- Als we niks extra's doen groeit het verkeer met 13 %.
- De mate waarin het autoverkeer wordt teruggedrongen is afhankelijk van hoe ver aan de knoppen wordt gedraaid. Daarbij geldt dat we al veel doen aan beperking van de automobilititeit binnen de gemeente Groningen met de compacte stad, het hoge fietsgebruik en succes van de Qliners, Qlinks en de P+R's. Toch is een grotere inspanning nodig om de groeiende stad met bijhorende toenemende mobiliteit te faciliteren en de ambitie om de openbare ruimte te herwinnen waar te maken.
- Verwacht wordt dat daarom het autoverkeer blijft groeien ondanks de inzet van duurzame alternatieven.
- Een mobiliteitstransitie zorgt voor meer fietsers en openbaar vervoer gebruik. Dit betekent een extra opgave voor deze modaliteiten.

De belangrijkste bevindingen van het onderzoek naar de vier denkrichtingen voor netwerkmaatregelen aan het autonetwerk binnen de ringwegen zijn:

- Als autoverkeer op de ene plek wordt weggedrukt, vermindert het totale autoverkeer (ten dele) maar krijgt een andere plek juist weer meer autoverkeer. Geen van de denkrichtingen is dus eenvoudig uitvoerbaar
- De denkrichtingen Lokale impuls leefkwaliteit en Doorwaadbare stad bieden kansen om de leefkwaliteit te verbeteren en zorgen voor een beperkte reductie van het autoverkeer in de hele stad. Beiden denkrichtingen leveren:
- Meer ruimte voor lopen, fiets en openbaar vervoer in de stad;
- Het autoverkeer rijdt met lagere snelheden door de stad
- Stimuleren dat meer autoverkeer via de ringwegen rijdt.
- Daarbij heeft iedere wijk, plek of gebied een eigen karakter. De aanwezigheid van vervoerswijzen (auto, fiets, OV en voetganger) en de wijze waarop deze ingepast worden heeft een grote invloed op de leefkwaliteit. Het benoemen en

onderscheiden van gebieden en plekken kan gebruikt worden om een nieuwe balans tussen vervoerswijzen te definiëren.

- De denkrichtingen waarbij de stad verder ingedeeld wordt in sectoren zorgen voor een forse afname van het aantal autoverplaatsingen. Wel hebben deze denkrichtingen een aantal nadelen ten opzichte van de andere denkrichtingen. Er is een toename van autokilometers door omrijden (ondanks een forse afname in aantal autoverplaatsingen), er is capaciteitsuitbreiding nodig op de routes naar de ring en de economische bereikbaarheid komt onder druk te staan.
- Een sectorenmodel met een binnenring en buitenring zorgt tevens voor een grote verkeersdruk rond de binnenstad. Juist op die plekken waar lopen, fietsen, verblijfskwaliteit en OV-betrouwbaarheid steeds belangrijker worden.
- Om autoverkeer aan te moedigen om via de ring te rijden en dus zo min mogelijk door de stad moet de ringweg nog meer als hoofdverdeelring voor de (binnen)stad functioneren. Rechtstreekse autoverbindingen tussen de ringweg en de wijken en het centrum zijn noodzakelijk om binnen de ring meer kansen op verbetering van de leefkwaliteit te creëren.
- Alle denkrichtingen zijn onderzocht met en zonder nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone. Hier komen we mede in relatie tot de bruggen op terug verderop in deze brief.

Hoofdprincipes voor het vervolg

De verdere uitwerking van de duurzame alternatieven en het verkeerscirculatieplan worden onderdeel van de integrale mobiliteitsvisie. Om richting te geven aan de verdere uitwerking hebben we, op basis van de bovenstaande bevindingen, zes principes geformuleerd. Deze zijn nader toegelicht in het rapport 'Mobiliteitstransitie Groningen' (pagina 41).

1. Verbeteren van de leefkwaliteit is de basis van ons mobiliteitsbeleid.
2. Ruimtelijk beleid: sturen op nabijheid en parkeren
3. Lopen fietsen, openbaar vervoer en deel- en ketenmobiliteit voorop.
4. Nieuwe balans tussen vervoerswijzen door differentiatie in gebieden en plekken
5. Verbeteren van de regionale bereikbaarheid
6. Minder autoverkeer binnen de ring

Autoverbinding Oosterhamrikzone

In de verkenning 'Mobiliteitstransitie Groningen' is gekeken naar een autoverbinding in de Oosterhamrikzone in relatie tot de duurzame alternatieven en een verkeerscirculatieplan. Alle denkrichtingen zijn daarom onderzocht met en zonder een autoverbinding in de Oosterhamrikzone.

De conclusie is dat een autoverbinding -ook met maximale inzet op het terugdringen van autoverkeer- een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van dit (oostelijk) deel van de stad. Tevens biedt autoverbinding kansen om de leefbaarheid op andere plekken dit deel van de stad te verbeteren omdat de verkeersdruk daar

afneemt. Daarnaast is de verbetering van de bereikbaarheid van dit deel van de stad onlosmakelijk verbonden met de woningbouw in ontwikkelzone en omliggende wijken. De huidige ontsluiting via de Gerrit Krolbrug en Korreweg is onvoldoende toekomstbestendig.

Relatie met eerdere besluitvorming

Het komende jaar wordt in een integrale mobiliteitsvisie een toekomstbeeld voor het (stedelijke) verkeersnetwerk verder uitgewerkt. Op basis van de inzichten uit de eerste verkenning naar duurzame alternatieven en verkeerscirculatie zien wij op dit moment geen reden om de besluiten uit 2016 en 2018 over een autoverbinding in de Oosterhamrikzone en de voorkeur voor een de Splitsingsvariant ter herzien.

Wel kunnen we ons voorstellen, gezien de resultaten van deze eerste verkenning, dat de autoverbinding in de nieuwe visie een andere functie krijgt dan tot nu toe voorzien. Een functie die nog meer is gericht op de bereikbaarheid en ontsluiting van de ontwikkelzone en bestaande wijken en daarmee meer onderdeel van de wijk wordt met waar mogelijk een lagere snelheid en een verblijfsvriendelijker vormgeving. In het vervolg onderzoeken we welke kansen een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone kan bieden om de leefkwaliteit in het oostelijk stadsdeel te verbeteren. Daarmee geven we meer aandacht aan de zorgpunten vanuit de omgeving, zoals lucht, geluid, verkeersveiligheid en barrièrewerking.

Wij menen dat de beoogde vormgeving en inpassing van een nieuwe autoverbinding niet op zichzelf staat en ontworpen moet worden in samenhang met het (gewenste) verkeersnetwerk in de nog op te stellen integrale mobiliteitsvisie.

Uitwerking definitieve ontwerp bus-, fiets- en autoverbinding in de Oosterhamrikzone

In 2018 is besloten de voorkeursvariant voor de bus-, fiets- en autoverbinding in de Oosterhamrikzone (variant Splitsing) uit te werken tot definitief ontwerp. Om twee redenen is het te prematuur om in 2021 een Definitief Ontwerp voor de auto-, bus- en fiets verbinding vast te stellen:

- Er zijn vanuit het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Ruimte (BO MIRT) nieuwe ontwikkelingen rond de vervanging van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal, waaronder de busbaanbrug, die van invloed zijn op deze uitwerking.
- De toekomst van de verbindingen in de Oosterhamrikzone willen wij in samenhang bezien met het gehele stedelijke netwerk in de integrale mobiliteitsvisie.

Op 22 november 2018 is in het BO MIRT met de minister een overkoepelende afspraak gemaakt over de vervanging van drie bruggen in het Van Starckenborghkanaal, als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD). Binnen het programma is 45 miljoen euro beschikbaar gesteld. Het Rijk spant zich in om aanvullende financiering te onderzoeken. In de bijgevoegde memo is een stand van zaken opgenomen van de drie bruggen: Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug.

Voor de busbaanbrug wordt nu eerst een MIRT-onderzoek uitgevoerd, waarna in 2022 de MIRT verkenning start gevolgd door de planuitwerking. Een uiteindelijk realisatiebesluit over de vervanging van de busbaanbrug is op z'n vroegst in 2026 te verwachten. Oplevering en openstelling is dan voorzien in 2028. Voorafgaand aan het realisatiebesluit moet het definitieve onderwerp voor de bus-, fiets- en autoverbinding in de Oosterhamrikzone gereed zijn.

Voor ons als gemeente betekent dit dat het planproces voor de busbaanbrug vertraging oploopt. Ons uitgangspunt voor de locatie en functie blijft ongewijzigd namelijk de door u vastgestelde voorkeursvariant Splitsing. Gezien de wisselwerking tussen toekomstige verkeersstructuur en ruimtelijke ontwikkelkansen is het belangrijk eerder een definitief ontwerp te hebben maar is 2021 niet meer maatgevend.

Een nieuwe busbaanbrug biedt, naast het verbeteren van het HOV, de mogelijkheid om een loop-, fiets- én autoverbinding te realiseren over het Van Starckenborghkanaal, wat bijdraagt aan de leefkwaliteit van het gebied. Daarmee heeft de vervanging van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal een sterke samenhang met het netwerk dat wij straks voorstaan in een integrale mobiliteitsvisie. De vaststelling van aangescherpte uitgangspunten voor de bus-, fiets- en autoverbinding en de opdracht een verbeterd Voorlopig Ontwerp te maken is zo onderdeel van de besluitvorming over de integrale mobiliteitsvisie.

Idealiter leveren we in 2021 een verbeterd Voorlopig Ontwerp voor de Splitsingsvariant op, dat gebaseerd is op de uitkomsten van de Mobiliteitsvisie (meer leefkwaliteit) en dit ontwerp laten we meelopen in het MIRT-onderzoek naar de busbaanbrug. Uiteindelijk leidt dit in 2024 tot een samenhangend pakket voor de bereikbaarheidsprojecten in de Oosterhamrikzone.

Fietsstraat Korreweg en Gerrit Krolbrug

Op 15 oktober 2019 heeft de expertmeeting over de fietsstraat met uw raad plaatsgevonden. Naar aanleiding van de expertmeeting menen wij dat een fietsstraat goed mogelijk is en wat ons betreft een goede basis biedt voor het vervolg. Wij gaan daarom nu door met de uitwerking van het ontwerp van de fietsstraat rekening houdend met de benoemde aandachtspunten, zoals de breedte van de fietsstraat, de betrouwbaarheid van de bus en vermindering van het autoverkeer. De uitwerking van de fietsstraat vindt plaats in samenhang met het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie. Volgend op de besluitvorming over een integrale mobiliteitsvisie leggen we eind 2020 een voorlopig ontwerp voor de fietsstraat Korreweg aan uw raad voor. Tevens kijken we naar de fasering en of quick wins om de veiligheid en comfort voor de fietsers op de Korreweg te verbeteren mogelijk zijn.

De ontwikkeling van de Gerrit Krolbrug staat relatief op zichzelf. Verkeerskundig kan deze brug niet fungeren als gebiedsontsluiting (brug gaat vaak open) en vormt zo geen

alternatief voor een autoverbinding tussen de ringweg en het oostelijke deel van de stad. Deze brug is geen factor in de besluitvorming over het Oosterhamrikzone. De beperkte autofunctie samen met de ambities van de fietsstraat Korreweg maken dat wij streven naar een nieuwe brug waar de auto te gast is. Het eerdere ontwerp van de brug blijkt bovendien niet maakbaar (te breed, te duur). In 2020 wordt daarom opnieuw een variantenstudie uitgevoerd. Eind 2020 moet er een besluit worden genomen over de voorkeursvariant. Het tijdspad van de fietsstraat Korreweg sluit hiermee goed aan op het nieuwe tijdspad voor de Gerrit Krolbrug.

Openbaar Vervoer 2040

Afgelopen jaar hebben wij samen met adviesbureau Goudappel en onze partners gewerkt aan het opstellen van een Concept OV-visie 2040. Daarbij is het huidige OV-systeem geanalyseerd in relatie tot de ruimtelijke, economische en maatschappelijk opgaven die op onze gemeente afkomen. In interdisciplinaire werksessies is de gewenste lange termijn toekomst voor het OV doordacht. Dit vanuit het besef dat wij maar één van de spelers zijn in het speelveld van OV planning en exploitatie. Bij de werksessies zijn dan ook de specialisten van onder andere de provincies Groningen en Drenthe, Qbuzz, NS, Arriva, Publiek Vervoer betrokken. Het resultaat is de bijgevoegde ‘Concept Visie op het Gronings OV 2040’.

Met de concept visie geeft ons college de eerste gedachten vrij over de ontwikkeling van het OV op de lange termijn (2040). De concept visie brengt de keuzes voor het voetlicht. Zo kan de toekomst van het OV in samenhang met de andere thema's binnen mobiliteit en stedelijke ontwikkeling worden bediscussieerd. De concept visie vormt de basis om, als onderdeel van traject naar een integraal mobiliteitsplan, de toekomst van het OV met de samenleving te bespreken. De uiteindelijke vertaling naar een definitieve visie op OV, binnen een integraal mobiliteitsplan, biedt de basis voor langjarige planvorming en lobby.

Ondanks alle al gerealiseerde en aankomende verbeteringen is de verwachting dat het huidige OV-systeem tegen zijn grenzen aan gaat lopen. Er komen steeds meer inwoners, bezoekers en werkers naar Groningen. Voor binnenstedelijke verplaatsingen is het devies dat nog meer mensen fietsen. Maar ook OV is een zeer ruimte-efficiënte mobiliteitsvorm in verhouding tot de auto. Voor de verbindingen tussen de stad en de omliggende dorpen moet het OV-aandeel omhoog. We hebben dus een dubbele groei-opgave: meer mensen én een hoger OV-gebruik per persoon (verwachting van nu tot 2030 is circa 25 - 35%). En dit terwijl de betaalbaarheid (rijksbijdrage voor exploitatie OV) onder druk komt te staan. Slim en langjarig plannen richting nog effectiever OV en een gezonde exploitatie is dus van groot belang. Dat vraagt om heldere keuzes.

Binnen de concept visie zien wij de volgende ambities als meest beeldbepalend:

- Werken volgens de principes van Transport Orientend Development (TOD) met hoge verstedelijking rondom OV knopen. Dat vergroot de haalbaarheid van hoogwaardig OV ter plekke en verkleint de autoafhankelijkheid. Zo groeit het OV

gebruik en ontstaan kansen voor het creëren van levendige stedelijke gebieden. Dit vergt een afgestemde stedelijke ontwikkeling.

- Voor de gemeente Groningen, de zesde gemeente van Nederland en (inter)nationale kennisstad, zijn uitstekende ov-verbindingen met de Randstad en Bremen/ Hamburg randvoorwaarde. Verkorten van de (inter)nationale reistijden van en naar Groningen is cruciaal.
- De gedachten is om (regionale) treinreizigers meer en verder de stad in te brengen zodat er directe verbindingen ontstaat tussen de regio en (economische) voorzieningen en onderwijs in de stad. De ingezette lijn met de al geplande doortrekking van de regionale treinen over het Hoofdstation heen wordt uitgebouwd. De aanwezige spoorstructuur transformeert naar een systeem waarbij, naast het Hoofdstation, de stations Noord, Europapark en Haren worden versterkt en er 2 á 4 nieuwe stations (Suiker, Hoogkerk, Friesestraatweg en Zernike) extra nodig zijn. Daaraan gekoppeld is een intensivering (en differentiering) van treindiensten naar deze (nieuwe) stations. Zo wordt een overbelasting van de OV-knoop Hoofdstation (en daarmee de infrastructuur en de leefbaarheid in en nabij het centrum) voorkomen.
- Naar analogie van de succesvolle Q-link lijnen voorziet de concept visie dat OV een grotere rol kan vervullen wanneer bussen minder ‘meanderen’ door de wijken en dorpen. Het aantal haltes in wijken en buurten vermindert, maar daar staat tegenover dat er meer OV knopen (hubs) komen en het OV-aanbod bij de haltes in kwaliteit toeneemt. Het meer bundelen en strekken van lijnen en het verhogen van frequenties hebben zowel in de regio als in de stad bewezen tot meer reizigers te leiden dan wanneer buslijnen laagfrequent diep in de wijken en dorpen rijden. Voor de grootste groep reizigers weegt een hoogwaardig aanbod bij een halte zwaarder dan een korte afstand van en naar de halte. Bovendien levert dit een kosteneffectieve en daarmee toekomstvaster OV op. Randvoorwaarde is dat voor de minder zelfredzame reizigers, die niet goed in staat zijn de eerste en laatste korte afstand te overbruggen, er goede (vraagafhankelijke) alternatieven moeten zijn. De visie geeft aan dat de grenzen tussen vraagafhankelijk vervoer en regulier OV zullen vervagen.
- Op enkele buscorridors is consistente ruimtelijke en infrastructuurplanning voorwaarde om Q-liner en Q-link lijnen hoogwaardige te laten functioneren. Ten alle tijden is een betrouwbare dienstregeling nodig waarvoor een ongestoorde goede doorstroming de bepalende factor is. Op enkele corridors in de stad zoals het Gedempte Zuiderdiep en de Diepenring past de bus qua snelheid zich aan de levendige omgeving maar mag de betrouwbare doorstroming niet onder druk komen te staan. Waar mogelijk is het streven vrije infrastructuur te hebben zodat naast betrouwbaarheid ook snelheid de gewenste HOV-kwaliteit biedt. De concept visie laat zien dat de grenzen tussen lightrailssystemen en hoogwaardige bussystemen minder scherp zijn dan voorheen. In de uitwerking van de concept visie rekenen wij de zwaarste buscorridors door op reizigersaantallen en exploitatie. Vooralsnog is op basis van expert judgement de indruk dat lightrail structuren niet direct voor de hand liggen en met (tram)bussen de zwaarte corridors bediend kunnen worden.

- In de concept visie staat ook dat er meer (soorten) hubs komen in de gemeente. Stations en grote HOV-haltes en knooppunten krijgen meer commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Op de (H)OV-structuur langs wijken en dorpen komen wijk -en dorps hubs. Bij hubs is ook de inzet dat alternatieve oplossingen voor de laatste en eerste korte afstand zich daar ontwikkelen.

De komende periode wordt, mede op basis van de reactie van uw raad en de samenleving, gewerkt aan het uitwerken van enkele verdiepingsslag op de concept OV-visie. Het gaat daarbij om:

- Samenhang met andere vervoerwijzen (opnemen in integrale mobiliteitsvisie)
- Nadere cijfermatige onderbouwing
- Nadere uitwerking OV-ontsluiting:
 - Zernike
 - Westflank
 - Oostflank
 - Korreweg
- Uitwerking OV in transformatiezones
- Nader uitwerking mobiliteit op maat in wijken en dorpen
- Inzet verbetering (inter)nationale verbindingen
- Uitwerking in fasering en prioritering

Stadslogistiek

De leefbaarheid in de binnenstad staat onder druk. De toename van logistiek verkeer is één van de oorzaken. We verwachten dat de behoefte aan goederen in de binnenstad verder toeneemt. Om de leefbaarheid en toegankelijkheid te blijven garanderen streven wij daarom naar een integrale en efficiënte aanpak in de stadslogistiek, als onderdeel van de totale visie op mobiliteit. Door meer bundeling van goederen en de inzet van schone voertuigen levert de verduurzaming van stadslogistiek een bijdrage aan de leefbaarheid in de binnenstad. Daarmee is stadslogistiek één van de projecten binnen 'Binnenstad 050 - ruimte voor jou'. In 2014 heeft de gemeente Groningen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GD-ZES) getekend. Daarmee hebben we ons uitgesproken voor een emissievrije stadslogistiek in 2025. In 2018 ondertekende alle stakeholders samen met ons het Convenant duurzame stadslogistiek Groningen. Hierin is vastgelegd hoe we gezamenlijk werken aan een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad.

In het klimaatakkoord is ZES overgenomen en is zelfs het voornemen dat 30 tot 40 Nederlandse steden in 2025 een ZES voor stadslogistiek invoeren. De steden maken in 2020 bekend om welke zones het gaat en wat de exacte begrenzing wordt. Het bedrijfsleven krijgt zo voldoende tijd om zich voor te bereiden. Groningen loopt met een aantal andere steden voorop om deze opgave te realiseren. Het is namelijk onze intrinsieke ambitie om onze bewoners en bezoekers een leefbare, gezonde, veilige en aantrekkelijke binnenstad te bieden.

Het invoeren van Zero Emission Zone Stadslogistiek is een majeure opgave met aanzienlijke impact op binnenstadsondernemingen. De regelgeving moet daarom zorgvuldig tot stand komen en kan niet zonder een sluitende handhaving daarvan. De gemeente verandert de spelregels en het is aan de logistieke sector en binnenstad ondernemers om op alternatieve vormen van bevoorrading over te stappen. Wij denken daarin uiteraard mee en faciliteren waar mogelijk dat deze alternatieven tot wasdom komen. Ons is er dan ook alles aangelegen de Zero Emission Zone Stadslogistiek in nauwe samenspraak met de sector tot stand te brengen.

Begin 2020 bieden wij uw raad het concept-visiedocument Zero Emissie Stadslogistiek Groningen aan. Hierin geven we aan welke ambitie wij nastreven voor de verduurzaming van stadslogistiek en hoe dit past binnen het historisch en toekomstig perspectief van de (binnen)stad en de gemeente als geheel. Daarbij geven wij ook aan hoe de opgave voor stadslogistiek zich verhoudt tot andere ruimtelijke, economische en duurzaamheidsopgaven in de gemeente. Met deze concept visie voor stadslogistiek maken wij bekend wat de begrenzing gaat worden van de ZE-zone die in 2025 inwerking treedt en hoe deze zich verhoudt tot het venstertijdengebied. Verder gaan we in op thema's als handhaving, ontheffingenbeleid en participatie. Daarmee vormt de Zero Emission Zone Stadslogistiek ook een bouwsteen in de op te stellen integrale mobiliteitsvisie.

Vervolgwerkzaamheden mobiliteitsvisie, participatie en planning

De integrale mobiliteitsvisie neemt als vertrekpunt de uitgangspunten uit het coalitieprogramma 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' en de 'The Next City'. Het gehele speelveld van de gemeentelijke mobiliteit nemen we mee in de mobiliteitsvisie. Het komend half jaar houden wij dit speelveld tegen het licht en onderzoeken welke thema's 'nieuwe' keuzes vragen en hoe die zich verhouden tot de andere thema's. Daarbij is al duidelijk dat in ieder geval op de bouwstenen verkeerscirculatie, openbaar vervoer en stadslogistiek er een noodzaak ligt om richting te kiezen. Ook besteden wij het komend half aan een kwantitatieve uitwerking van effecten van beleidskeuzes.

Er zijn lokale vraagstukken en projecten die een samenhang hebben met de op te stellen integrale mobiliteitsvisie. Deze vraagstukken en projecten gaan zoveel mogelijk door, wanneer ze op voorhand passen in het nog op te stellen beleid. Voor de verder uitwerking van de fietsoversteek Eikenlaan hebben we eerder al geconstateerd dat we deze afhankelijk stellen van de integrale mobiliteitsvisie. Daarnaast is er het sterke raakvlak van de fietsstraat Korreweg met de fiets-, bus-, autoverbinding Oosterhamrikzone, zoals eerder al beschreven in deze brief.

We hebben de bewonersorganisaties in de Oosterhamrikzone en de wijken Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk geïnformeerd over de bevindingen in de verkenning van de duurzame alternatieven en de verkeerscirculatie. De grote werkgevers en ondernemingsverenigingen praten wij in november bij.

Het participatietraject voor de integrale mobiliteitsvisie wordt op dit moment uitgewerkt. Daarbij is onze inzet om een zo breed mogelijk palet aan reacties en suggesties op te halen bij bewoners(organisaties) en bedrijven(verenigingen). Daarnaast hechten wij eraan de mobiliteitsvisie in samenspraak met onze partners in mobiliteitsbeleid op te stellen zoals de provincies, het OV-bureau Groningen-Drenthe, de Regio Groningen-Assen etc. Tot slot denken we dat onze plannen robuuster worden door onze kennisinstituten, met name op gebied van ruimtelijke planning, mobiliteit, duurzaamheid en energie, te laten reflecteren op onze opgaven en visie.

Wij komen in februari 2020 bij u terug met een informerende brief over het proces dat wij doorlopen om tot een integrale mobiliteitsvisie te komen. Daarin ook aandacht voor de momenten dat wij uw raad tussentijds betrekken bij de totstandkoming van de visie. Streven is in het najaar van 2020 de mobiliteitsvisie aan u voor te leggen. Helderheid in de tweede helft van 2020 is nodig om tijdig gedragen standpunten in te hebben bij diverse (infrastructuur)plannen die nu worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld de vervanging van de bruggen over het Van Starckenborgkanaal.

In deze collegeperiode verwachten we over de onderwerpen in deze brief nog diverse belangrijke besluiten aan uw raad voor te leggen. Globaal hebben wij dit nu als volgt gepland:

Wat	Wanneer
Proces integrale mobiliteitsvisie (informerende brief)	Februari 2020
Concept visiedocument Zero Emissie Stadslogistiek Groningen	Februari 2020
Integrale mobiliteitsvisie	Najaar 2020
Verbeterd Voorlopig Ontwerp fietsstraat Korreweg	Eind 2020
Voorkeursvariant Gerrit Krolbrug	Eind 2020
Voorkeursvariant Paddepoelsterbrug	Begin 2021
Verbeterd Voorlopig Ontwerp bus-, fiets- en autoverbinding Oosterhamrikzone	2021
MIRT-onderzoek busbaanbrug gereed	2021

Tot slot

De verkenning mobiliteitstransitie en de concept OV visie zijn tussenstappen in het proces. Met deze brief hebben wij uw raad geïnformeerd over de stand van zaken van diverse uitwerkingsopgaves op het gebied van mobiliteit, ons voornemen om samen met u, inwoners en belanghebbenden een nieuwe visie op onze mobiliteit te ontwikkelen en over de te verwachten volgende stappen en besluiten in de komende periode. Daarover gaan wij graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Koen Schuiling

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.