

Raadsvoorstel

Onder embargo tot vrijdag 12 november 2021, 12.00 uur.



Onderwerp **Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente'**
Steller/telnr. Eric van Huissteden / 0622446158 Bijlagen **8**

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	Broeksma
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 12 Jaar 2021 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. de mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' en de bijlage 'Netwerk Doorwaadbare Stad 2040' vast te stellen;
- II. het college te verzoeken in 2022/ 2023 een 'Uitvoeringsprogramma Netwerk Doorwaadbare Stad 2040', 'Routekaart OV 2040', 'Uitvoeringsprogramma hubs' en 'Uitvoeringsprogramma deelmobiliteit' op te stellen;
- III. het college te vragen het voorlopig ontwerp voor de Oosterhamrikzone te maken en deze aan de raad voor te leggen conform de inzichten uit de mobiliteitsvisie en de ruimtelijke verkenningen voor Oosterhamrikkade en E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat en daarbij in het ontwerp op te nemen:
 - a. een hoogwaardige busroute Binnenstad - Kardingse geïmplementeerd in de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat;
 - b. een nieuwe fietsroute tussen de Ulgersmaborg/ Lewenborg en de Oosterparkwijk/ Binnenstad;
 - c. een nieuwe wijkuitvalsweg vanuit de oostelijke stadswijken binnen de ringweg naar de Oostelijke Ringweg met ten westen van het Van Starckenborghkanaal een snelheid van 30 km/h en geïmplementeerd op de Oosterhamrikkade noordzijde waarbij onderzocht wordt of wijkvreemd verkeer met aanvullende maatregelen verder beperkt kan worden;
 - d. een nieuwe oeververbinding voor bussen, fietsers en auto's in het verlengde van de Vinkenstraat en dit als vertrekpunt te nemen voor de BO MIRT verkenning samen met het Rijk;
- IV. de Korreweg tussen de Oosterhamriklaan en de Nieuwe Ebbingestraat in te richten als fietsstraat en de planuitwerking hiervoor te starten;
- V. het college te verzoeken de planuitwerking naar een voorlopig ontwerp voor een knip in de Eikenlaan op te starten en hierin de toekomst van de Iepenlaan, inclusief nut en noodzaak van een volledige aansluiting op de Noordelijke Ringweg mee te nemen waarbij de oplossingsrichtingen met een ongelijkvloerse fietsoversteek Wilgenpad/ Eikenlaan komen te vervallen.

Samenvatting

In de mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' zetten we een stip op de horizon waar we met onze mobiliteit in 2040 willen staan. Daarbij is de ambitie gericht op het herwinnen van openbare ruimte ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en verblijven. Dat doen we door afscheid te nemen van de autologica. En we zetten stevig in op een transitie naar vervoer dat ruimte efficiënt, schoon en gezond is, oftewel lopen, fietsen, openbaar vervoer en ketenmobiliteit. Wij geven aan waarom dat nodig is en wat er voor nodig is. Daarnaast maken we in deze mobiliteitsvisie duidelijke keuzes over hoe ons netwerk er in 2040 uit moet zien. Daarmee maken we ook keuzes voor de langlopende vraagstukken over de ontsluiting van de Oosterhamrikzone, fietsstraat Korreweg, de Diepenring en de toekomst van de Eikenlaan.

B&W-besluit d.d.: 9-11-2021

Aanleiding en doel

In onze brief ‘Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie’ van november 2019 hebben wij aangekondigd te starten met het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie voor onze gemeente. We constateerden dat dit onder andere nodig is omdat de stad fors groeit wat de bereikbaarheid onder druk zet, we leefkwaliteit en gezondheid centraal willen stellen in alles wat we doen, de noodzaak voor de transitie naar CO2 neutraal vervoer prominent is en er veel nieuwe (technologische) ontwikkelingen zijn binnen het speelveld van mobiliteit. En we constateerden dat de juiste afwegingen over lokale vraagstukken zoals de Eikenlaan en Oosterhamrikzone een gemeentebrede context verlangen over hoe wij aankijken tegen de toekomst van het hele mobiliteitsstelsel.

Doel was een visie op te stellen die vooruitkijkt en om vanuit die blik de inhoudelijke agenda te benoemen waaraan wij de komende jaren willen werken. Een nieuw fundament onder allerhande uitvoeringsprogramma’s en projecten en startpunt voor gesprek met iedereen waarmee we samen werken aan de ruimtelijke ontwikkeling van onze gemeente en mobiliteit in het bijzonder. Met bijgevoegde visie zetten we de stip op de horizon: hier willen we in 2040 staan!

De hoofdlijnen van het nieuwe mobiliteitsbeleid zoals wij dat voorstaan zijn al enige tijd bekend. In onze brief ‘Voortgang Mobiliteitsvisie’ van oktober 2020 schetsten wij u de opgaven en beoogde koerswijzigingen al. In april van dit jaar hebben wij het concept van de mobiliteitsvisie aan u en de samenleving gepresenteerd. Nu is het inspraakproces afgerond en presenteren wij u de definitieve mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg naar een leefbare, schone en gezonde gemeente’.

Bij de mobiliteitsvisie zijn de volgende bijlagen gevoegd:

- Netwerk Doorwaadbare stad 2040;
- Addendum Verkenning Oosterhamrikzone;
- Addendum Verkenning autoknip Eikenlaan;
- Addendum Resultaten verkeersmodel;
- Inspraaknota Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg;
- Enquête Groningen gehoord Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg;
- Advies van de adviescommissie Verkeer en vervoer.

Mobiliteitsvisie in het kort

Onze uitgangspunten

Groningen is één van de sterke groeiers in Nederland op het gebied van inwoners en banen. Een groeiende gemeente betekent ook meer verkeer. Op deze toenemende behoefte aan mobiliteit moeten we anticiperen. Tegelijkertijd willen we een aantrekkelijk leefklimaat bieden én CO2-neutraal worden én de gezondste stad van Nederland blijven. We moeten dus nu de juiste keuzes te maken over hoe er binnen, van en naar onze gemeente wordt gereisd. We geven onszelf in de mobiliteitsvisie daarom de volgende ambities mee:

- goed opvangen van de stevige groei van de stad en daarmee de toenemende behoefte aan mobiliteit;
- dominantie van en het ruimtegebruik door (auto)verkeer in onze wijken en dorpen verminderen;
- gezonde mobiliteit stimuleren door lopen en fietsen de ruimte te geven;
- inzetten op vormen van vervoer die weinig ruimte in nemen en uitstootvrij zijn;
- en onze mobiliteit ‘slimmer’ maken zodat we bovenstaande makkelijker kunnen bereiken.

Bij dit alles staat de ontwikkeling van de compacte stad voorop. Door het realiseren van wonen, werken, winkelen en recreëren dichtbij elkaar krijgt ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer de meeste kans en neemt de noodzaak tot reizen met de auto af. En door op andere momenten te reizen, gedeeltelijk thuis te werken of online onderwijs te volgen belasten we het netwerk minder op de ‘piekmomenten’.

Onze keuzes

In de mobiliteitsvisie maken we keuzes. De belangrijkste daarbij zijn:

De doorwaadbare stad, waar de auto te gast is

- De ringweg wordt 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;
- We definiëren bereikbaarheid 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 veel meer wegen binnen de bebouwde kom te realiseren dragen we bij aan de verbetering van verkeersveiligheid.
- We stellen in 2022/2023 een uitvoeringsprogramma op waarin we beschrijven hoe en wanneer we de komende jaren invulling geven aan de doorwaadbare stad. De “uitwerking Netwerk Doorwaadbare Stad 2040” geeft aan welke knippen, extra wijkuitvalswegen, aanpassingen van de 50 km/uur naar 30 km/uur wegen en nieuwe verbindingswegen / rondwegen er nodig zijn. Met de Leidraad Openbare Ruimte geven we een beeld hoe de inrichting van de straten eruit komt te zien.

Terugdringen van geparkeerde voertuigen in de openbare ruimte

- We leggen banden aan de groei van geparkeerde auto's op straat door een streng parkeerbeleid. Op steeds meer plekken verminderen we het aantal geparkeerde auto's op straat. Met de kansen die ontstaan door minder auto's in de straten creëren we meer ruimte voor groen, ontmoeting, voetgangers etc.
- De bestaande parkeergarages en P+R terreinen aan de rand van de stad bieden de mogelijkheid om te parkeren en de reis met OV, fiets of lopend voort te zetten. Door het stimuleren van P+R aan de rand van de stad ontstaan elders in de stad weer ruimtes. Omdat we het autoverkeer in de binnenstad willen beperken werken we aan een voorstel om parkeergarage Haddingestraat als bezoekersgarage voor auto's te sluiten.
- We koesteren het vele fietsgebruik. Door het grote aantal fietsers in Groningen is er een toenemende behoefte aan stallingscapaciteit. We creëren in de binnenstad extra (inbandige) parkeerplekken en gaan het fietsparkeren in de wijken meer clusteren. Bijvoorbeeld in plaats van een autoparkeerplek: op één autoparkeerplaats passen vele fietsen.

Voetganger van bij- naar hoofdzaak

- De voetganger staat in ons mobiliteitsbeleid voortaan nog meer bovenaan. We creëren directe en herkenbare voetgangersroutes waarbij we obstakels en barrières zowel fysiek of als het gevolg van conflicten met ander verkeer minimaliseren.
- Voor de groei van voetgangers is aantrekkelijkheid van de omgeving, zowel qua ruimtelijk ontwerp als toegankelijkheid van aanliggende voorzieningen zoals winkels, cruciaal. In de Leidraad openbare ruimte geven we aan hoe voetgangers voortaan in onze ontwerpen een centrale plek innemen.
- In de directe omgeving van scholen dringen we autoverkeer terug, door straten af te sluiten rond (in elk geval) tijden van halen en brengen van kinderen. De loop- en fietsroutes naar scholen willen we verbeteren.

050 Fietsstad

- We breiden ons (hoofd)fietsnetwerk uit en verbeteren daar waar nodig bestaande hoofdfietsroutes. Daarnaast bieden we fietsers op het onderliggende fietsnetwerk comfort en gemak. Dit doen we conform de ambities uit de Fietsstrategie ‘Wij zijn Groningen Fietsstad’ uit 2015.
- Daar waar vrijliggende fietspaden geen haalbare oplossing zijn, mengen we vaker auto's en fietsen, zoals bij fietsstraten. De snelheidsverlaging van 50 naar 30km/uur biedt hiervoor nieuwe kansen.

Groei van het OV mogelijk maken

- Nederland heeft baat bij snelle, hoogstaande OV verbindingen tussen de agglomeraties met de grootste ontwikkelkracht. Onze regio, en de stad Groningen in het bijzonder, hoort daarbij. Daarom zetten we in op snelle en betrouwbare verbindingen met de Randstad en Noord-Duitsland.
- Het ontmoedigen van autogebruik betekent dat zowel kwalitatief als kwantitatief er uitstekende alternatieven met het OV moeten zijn. Om treinreizigers meer rechtstreekse verbindingen te geven naar belangrijke bestemmingen en overstapknopen, zetten we in op meer en verschillende treinverbindingen vanuit de regio naar meer bestemmingen in de stad. Ambitie is te groeien naar zeven treinstations waarbij een nieuw station Suikerzijde bovenaan de lijst staat. Noorderstation wordt een modern station, liggend in aantrekkelijke en verdichte stedelijke omgeving.
- Aan de oostkant van de stad realiseren we op de corridor Zernike - Noorderstation - OV knoop UMCG Noord – UMCG - Europapark een hoogwaardige HOV verbinding die op termijn doorgroeit naar een tram(achtig)stelsel.
- Groningen heeft een schaalniveau bereikt dat niet alle busverbindingen gericht hoeven zijn op het Hoofdstation. Het bussysteem ontwikkelt zich naar meer directe en hoogfrequentie lijnen, waarbij meer verbindingen vanuit de regio rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in de stad gaan (tangenten). Regulier OV zal minder diep in wijken en dorpen rijden. Door vraagafhankelijk vervoer te ontwikkelen, waar mogelijk door initiatieven vanuit de wijken en dorpen te stimuleren, ontstaat koppeling aan de stevige OV structuren.
- We stellen in 2022 een routekaart OV 2040 op hoe en wanneer we de komende 20 jaar invulling geven aan de groei van het OV. We creëren inzicht in de vraag naar openbaar vervoer en hoe dit op nationaal, regionaal en stedelijk

niveau invulling gegeven kan worden. Toepassing van verschillende rail-, tram- en busconcepten, evenals ontwikkelingen in zelfrijdende en andere innovatieve en duurzame vervoersconcepten kunnen hierop worden getoetst.

- Wij vinden het belangrijk dat voor de minder zelfredzame reizigers afdoende aanbod is aan kleinschalig vraagafhankelijk vervoer. Met de hubtaxi hebben we zo'n systeem in handen en WMO vervoer is al ondergebracht bij Publiek Vervoer. In diverse wijken en dorpen draaien eigen initiatieven zoals de Buurttaxi Selwerd, Vervoer voor Ouderen Haren, Vinkmobiel, Heerdmobiel, Loodsmobiel en De Buurtvlinder. Of er worden op dit moment initiatieven genomen zoals de Welmobiel. Het draagt bij aan vrijheid in mobiliteit voor iedereen en aan de sociale interactie in wijken. En dit soort initiatieven kunnen helpen om regulier OV en Publiek Vervoer efficiënter te laten functioneren en zo naar de toekomst betaalbaar te houden. We faciliteren deze initiatieven dus graag, zowel in begeleiding als financieel. Begin 2022 komen wij met een brief waarin wij de mogelijkheden aangeven om dit meer structureel te ondersteunen.

Versterken van hubs, keten- en deelmobiliteit

- Ketenmobiliteit, het gecombineerd voor één reis gebruik maken van een (deel)auto, (deel)fiets, (deel)scooters, het openbaar vervoer en natuurlijk lopen, draagt bij aan een ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer. P+R terreinen en stations, zijn plekken om snel en comfortabel van de ene modaliteit op de andere over te stappen. Daar gaan we inzetten op het laten ontstaan van andere vervoersdiensten (zoals deelmobiliteit) om ketenmobiliteit te stimuleren. En we voegen sociale en economische functies toe, waar dit kan, zoals ophaalpunten voor online winkelen.
- Wijk- en dorpshubs kunnen ontstaan op plekken in wijken en dorpen waar voorzieningen al gebundeld zijn, zoals winkels. Hier gaan we inzetten op het aanbieden van een hoogwaardige openbaar vervoerhalte, allerhande (deel)mobilitiediensten en hoogwaardige fietsstallingen. Hiermee versterkt het vervoersaanbod en sociaal economisch aanbod elkaar.
- Deelmobiliteit draagt bij aan de transitie van bezit naar gebruik. We ontwikkelen een deelfietsstelsel en zetten in op een forse groei van het aandeel (elektrische) deelauto's. Zowel in bestaande wijken als bij nieuwbouw. Wij stellen parkeerplaatsen en laadplekken beschikbaar. Wij stellen dus duidelijke regels aan aanbieders en aan het aantal aanbieders van deelmobiliteit.
- We stellen in 2022 twee uitvoeringsprogramma's: op één voor hubs en één voor deelmobiliteit. Daarin maken we duidelijk hoe en waar wij hubs willen ontwikkelen. En we werken uit hoe deelmobiliteit meer en meer onderdeel kan worden van mobiliteit in het leven van alledag.

Naar een emissie vrij wagenpark

- Voor ons eigen gemeentelijk wagenpark en de bussen zijn we met de overgang naar emissievrije voertuigen al voortvarend aan de gang. Met visie stadslogistiek (vastgesteld april 2021) zetten we in op het gebruik van lichte en emissievrije voertuigen in de binnenstad in 2025 en uitbreiding van het venstertijdgebied om de aanwezigheid van vrachtverkeer hier te beperken. De lessen in binnenstad zetten we door in andere gebieden.
- Om een impuls te geven aan de transitie van alle voertuigen naar emissievrij willen wij op termijn dat de binnenstad alleen toegankelijk wordt voor emissievrije voertuigen. Dit zal gaan plaatsvinden tussen 2030 en 2035. Dit is goed voor de leefkwaliteit in de binnenstad als gaat om luchtvervuiling en geluid én het stimuleert de transitie naar CO2 neutraal vervoer in de rest van onze gemeente en regio. Voorwaarde voor deze transitie is voldoende beschikbaarheid van betaalbare emissie vrije voertuigen voor de Nederlandse markt.
- Ons is er alles aangelegen te stimuleren dat emissie vrije voertuigen een goed alternatief zijn voor de fossiele brandstofauto. Daarom breiden wij ons openbare netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische auto's voortvarend uit. En zetten wij ons in dat er (openbare) waterstofpunten komen binnen onze gemeente.

Verkeersmanagement en Smart Mobility maakt het mogelijk

- We gaan meer (real time) data over bijvoorbeeld beschikbaarheid van parkeervoorzieningen, geopende bruggen, gebruiksregels voor wegen, beschikbaarheid deelmobiliteit, openbaar vervoer reisinformatie, tijdelijke afsluitingen en dergelijke beschikbaar delen. Reizigers kunnen op basis hiervan en allerhande andere data zoals de actuele verkeerssituatie met apps gerichte reisadviezen ontvangen. Dat levert voordelen op zoals minder files, minder (onnodige) reiskilometers, het efficiënter benutten van de wegen, minder zoekverkeer in wijken en dorpen, meer verkeersveiligheid en meer gebruik van alternatieven voor de auto.
- We ontwikkelen ons verkeersmanagementsysteem door. Elk nieuw of vervangen verkeerslicht is een 'slim' verkeerslicht; een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI). Het netwerk van iVRI's biedt ons legio mogelijkheden om het verkeer meer te regelen, met bijvoorbeeld prioriteiten bij kruisingen, dat we de transitie naar ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer een extra steun in de rug geven. In 2022 stellen wij hiervoor een beleidskader multimodaal verkeersmanagement op.

Groningen staat niet alleen in haar visie

Deze visie past in een duidelijke trend die we ook zien in andere steden. Uit onderzoek van Binnenlands Bestuur blijkt dat bijna de helft van alle gemeenten in Nederland de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom op meer plekken wil terugbrengen naar 30 km/uur. De tot op heden vanzelfsprekende positie van auto's zowel rijdend als geparkeerd binnen de stedelijke omgeving en in de openbare ruimte staat niet alleen ter discussie in Nederland. Ook in vele andere Europese steden waaronder Brussel, Parijs, Oslo en Helsinki wordt gewerkt aan invoeren van 30 km/uur als de norm en het herwinnen van openbare ruimte op autoverkeersruimte.

Effect Mobiliteitsvisie

Zonder nieuw beleid zien we dat het autoverkeer in de hele gemeente fors toeneemt. Tussen nu en 2040 is de verwachte groei van het totaal aantal autoverplaatsingen binnen de gehele gemeente 17% en voor het gebied binnen de ringweg 19%. Wanneer we de maatregelen uit de mobiliteitsvisie uitvoeren is er weliswaar nog sprake van groei voor de hele gemeente maar reduceren wij deze tot 3%. Voor het deel van onze gemeente waar de verkeerdruk en daarmee de druk op de openbare ruimte het hoogst is (het gebied binnen de ringweg) zorgen de voorstellen ervoor dat het aantal autoverplaatsingen gelijk blijft aan nu.

Wanneer we kijken naar het aantal gereden kilometer met de auto reduceren we de autonome groei voor de hele gemeente van 18% naar 10% met beleid. Voor het gebied binnen de ringweg weten we met de mobiliteitsvisie een groei van 20% in autokilometers om te buigen naar een afname van 18%. Wanneer we kijken naar de categorie woonstraten binnen de ringweg is een afname te zien in het aantal autokilometers van 21%.

Oosterhamrikzone, Korreweg, Eikenlaan en Diepenring

De mobiliteitsvisie schetst een zo compleet mogelijk beeld van al onze ambities op het gebied van mobiliteit. De visie biedt het brede perspectief om een aantal concrete keuzes te maken over vraagstukken waarover de afgelopen jaren regelmatig debat in uw raad is geweest. Vraagstukken waarvan de besluitvorming is uitgesteld in afwachting van de integrale mobiliteitsvisie.

Een belangrijke keuze in de mobiliteitsvisie is dat de Diepenring op termijn haar functie als verdeel- en parkeerzone verliest. En in de noord- en oostelijke stadsdelen binnen de ringweg zien we dat de route Petrus Campersingel, J.C. Kapteynlaan, Sumatralaan, Asingastraat en Eikenlaan functioneren als binnenstedelijke verbindingstructuur functioneert. Conform de filosofie van de Doorwaadbare Stad moet voortaan de oostelijke en noordelijke ringweg dit binnenstedelijk en interwijkverkeer overnemen. Vanuit deze filosofie maken wij keuzes voor de Oosterhamrikzone, Korreweg, Eikenlaan en Diepenring.

Oosterhamrikzone

Nadere onderzoeken n.a.v. besluitvorming 2018

In juni 2018 heeft uw raad de voorkeursvariant Splitsing voor de auto- en busverbinding in de Oosterhamrikzone en de ligging van een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal vastgesteld. Tegelijkertijd heeft uw raad daarbij per amendement besloten om aanvullend onderzoek te verrichten naar de toekomstbestendigheid van de voorkeursvariant en is met twee moties opgeroepen om een verkeerscirculatieplan en meerdere mobiliteitsscenario's, inclusief duurzame alternatieven te onderzoeken.

Wij hebben uitvoering gegeven aan deze onderzoeken. De gestelde vragen zijn op het niveau van de gehele gemeente beantwoord want overstijgen de directe omgeving van de Oosterhamrikzone. Het was één van de redenen om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen.

Ter onderbouwing van de mobiliteitsvisie zijn uiteenlopende modellen voor de autoverkeerscirculatie onderzocht. Dit onderzoek 'Mobiliteitstransitie Groningen' heeft u in november 2019 van ons ontvangen en besproken. In dit onderzoek bleek het circulatiemodel 'de doorwaadbare stad' het beste te voldoen om het doel van minder autoverkeer binnen de ringweg te bereiken en is vervolgens als uitgangspunt genomen bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie.

Ook is naar het oplossend vermogen van duurzame alternatieven voor de stedelijke mobiliteit gekeken. Wij constateren dat zelfs in het scenario waarin maximaal is ingezet op schone en duurzame alternatieven, er sprake blijft van een substantiële hoeveelheid autoverkeer in de oostelijke stadsdelen binnen de ringweg en in de Oosterhamrikzone. Het addendum "Resultaten verkeersmodel" beschrijft deze constatering. Het belang van een hoogwaardige busverbinding

en de ontsluiting van autoverkeer uit de bestaande oostelijke wijken en nieuwbouw, rechtstreeks op de oostelijke ringweg, worden dan ook in de mobiliteitsvisie onderschreven.

Ruimtelijke kansen door verleggen busroute

Voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone is verleggen van de huidige busbaan belangrijk. Zo kunnen we de noodzakelijke impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van directe omgeving van het kanaal geven en komt de potentiële belevingswaarde van open water in een sterk stedelijke omgeving tot volle wasdom. Dit is belangrijk om de Oosterhamrikzone te ontwikkelen tot een aantrekkelijk nieuw stadsdeel. De huidige OV route over de Oosterhamrikkade verbindt onder andere UMCG, de binnenstad en het Hoofdstation en de grote woonwijken Beijum en Lewenborg met elkaar. Een belangrijk OV verbinding met veel reizigers. Aan het behouden van een openbaarvervoerbinding van hoge kwaliteit hechten wij dus zeer. In het addendum “Verkenning Oosterhamrikzone” tonen wij, met de werkwijze uit de Leidraad Openbare Ruimte in de hand, hoe een hoogwaardige busroute er uit kan zien in de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Deze verkenning overtuigt ons ervan dat de busroute te verleggen van de Oosterhamrikade Noordzijde naar deze nieuwe route op een kwalitatief goede manier kan en van meerwaarde kan zijn voor deze straten.

Een keuze over de ligging van de hoogwaardige busroute is nu nodig zodat de woningbouwprojecten in het gebied, onder andere aan de Vinkenstraat, verder kunnen worden ontwikkeld. Projecten waarbij de toekomst van de hoogwaardige busroute randvoorwaardelijk is om het vastgoed verder te kunnen ontwerpen.

Nieuwe wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg

In de filosofie van de doorwaardbare stad streven we na dat zo min mogelijk autoverkeer door de stad en van de éne wijk via de andere wijk van en naar de ringweg rijdt. Daarom moet iedere wijk een eigen aansluiting op de ringweg hebben. Het devies op deze uitvalsroutes naar de ringweg is dat auto's zich aanpassen aan de omgeving en langzaam rijden. We bieden zo directe verbindingen (relatief korte rijafstanden) naar de ringweg. De ringweg is vervolgens helemaal ingericht vanuit de autologica. Hier voert een vlotte verkeersafwikkeling van auto's de boventoon.

De bestaande aanrijroutes en wijkuitvalswegen naar de ringweg, vanuit de Oosterparkwijk, Korrewegwijk, binnenstad Oost en UMCG zijn Europaweg, Damsterdiep/ Rijksweg en Bedumerweg. In verhouding tot andere delen van onze stad is hier een fors stedelijk gebied aangewezen op een relatief beperkt aantal routes. Hier rijdt autoverkeer relatief lang door de stad en dus ook door andere buurten. We zien dan ook in dit stadsdeel één van de drukste stadsdelen van Groningen is qua verkeersdruk.

Het UMCG met duizenden werknemers en bezoekers kent een opgave om iedereen van en naar dit complex te laten reizen. Inzet is al dat dit zoveel mogelijk gaat met de fiets, OV en via P+R. Maar ook auto's spelen een rol in de bereikbaarheid en niet in de laatste plaats voor ambulances. Door het beperkte aantal aansluitingen op de ringweg zijn de wegen rondom het UMCG al fors belast. We zien in de huidige situatie knelpunten in doorstroming en betrouwbaarheid die we niet verder willen laten toenemen.

Ook ligt er een stevige stedelijke inbreidingsopgave in de Oosterhamrikzone. Wij zetten alles op alles om bij deze ontwikkelzone er voor te zorgen dat fietsen, lopen en OV de primaire vormen van vervoer worden. Toch sluiten we onze ogen niet voor de realiteit dat het autoverkeer in dit deel van de stad toeneemt. Wij kunnen dit niet nog meer afwentelen op de omliggende wijken en de huidige wegen die al zwaar belast zijn.

De Diepenring transformeren naar een groene en een voetgangers- en fietsersvriendelijke zone betekent dat een deel van het autoverkeer daar geweerd moet worden en elders een heenkomen nodig heeft. We moeten dus zorgen dat de andere wegen in de oostelijke stadswijken minder zwaar belast zijn.

Tot slot speelt dat we net als in de Oosterhamrikzone ook in de Eemskanaalzone een forse stedelijke inbreidingsopgave kennen. De druk op het Damsterdiep en Europaweg wordt daarmee ook hoger. We hebben er dus alle belang bij om minder verkeer uit de oostelijke stadswijken op deze bestaande aanroutes en wijkuitvalswegen te krijgen.

Vanuit de filosofie van de doorwaardbare stad willen wij dus de huidige routes in de oostelijke stadswijken, Europaweg, Damsterdiep/ Rijksweg en Bedumerweg, niet verder belasten met extra autoverkeer maar juist ontlasten en nieuwe ontwikkelingen rechtstreeks verbinden met de ringweg. Daarom is een nieuwe wijkuitvalsweg van huidige en toekomstige oostelijke stadsbuurten naar de oostelijke ringweg nodig. Een nieuwe route waar 30 km/h geldt ten westen van het van Starckenborghkanaal, die vooral een functie vervult voor de directe omliggend buurten en daarom geen nieuwe verkeer aantrekt maar wel wijkverkeer onttrekt aan bestaande routes. In het addendum Verkenning Oosterhamrikzone gaan wij hier dieper op in en schetsen een beeld van hoe dit eruit kan zien. We laten zien dat de

verplaatsing van de busroute, met een nieuwe wijkuitvalsweg naar de ringweg een goede basis biedt voor een toekomstige Oosterhamrikkade met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Nieuw voorstel voor de Oosterhamrikzone

Bovenstaande definieert een nieuw voorstel voor de Oosterhamrikzone met een wijkuitvalsweg 30 km/uur over de Oosterhamrikkade Noordzijde en een busroute door de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. De mobiliteitsvisie, het netwerk doorwaadbare stad 2040 en de uitwerkingen in het addendum Verkenning Oosterhamrikzone overtuigen dat het verleggen van de busbaan nodig is voor een ruimtelijk impuls in de Oosterhamrikzone en met hoge kwaliteit kan worden ingepast. Ook tonen deze documenten aan dat een nieuwe wijkuitvalsweg, over de Oosterhamrikkade Noordzijde, noodzakelijk is en met een hoge ruimtelijke kwaliteit kan worden gerealiseerd.

Tot slot kiezen wij ook voor een extra fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal tussen Ulgersmaborg/Lewenburg en de Oosterparkwijk. Het nieuwe voorstel voor de Oosterhamrikzone doet het meest recht aan de ambities voor de zone: kansen om extra groen te realiseren, ruimte voor wandelaars en fietsers en verbinding tussen de wijken, met het Oosterhamrikkanaal als hart.

Dit alles betekent dat ons inziens op termijn dat een nieuwe multimodale oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal wordt gerealiseerd in het verlengde van de Vinkenstraat. Dit is onze inzet in alle gesprekken over de toekomst van bruggen over het Van Starckenborghkanaal met het rijk.

Vervolg

Nu ligt een nieuw voorstel voor voor de Oosterhamrikzone. Dat voorstel is van belang voor de verdere planuitwerking en dat partijen betrokken bij de vastgoedontwikkeling verder kunnen. Op basis daarvan maken wij een Voorlopig Ontwerp (VO), met als belangrijk element de inrichting van de autoroute op de Oosterhamrikkade als 30 km/uur buurtstraat. Bij het VO betrekken wij de bewoners van omliggende wijken en andere belanghebbende partijen. De Leidraad Openbare Ruimte levert ons de handvatten voor de uitwerking voor zowel de Oosterhamrikkade als de busroute in de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Het VO leggen wij uw raad ter besluitvorming voor. Wij denken begin 2023 een nieuw VO te hebben, waarin ook ruim aandacht is voor effecten op de omgeving, faseringsmogelijkheden en financiële aspecten. Daarna volgt in verschillende stappen de uitwerking tot Definitieve Ontwerpen (DO), kredietaanvragen en besluiten tot realisatie.

Korreweg

De keuze voor een fietsstraat op de Korreweg is in juni 2018 door uw raad gemaakt onder voorbehoud van een expertmeeting. De uitkomst van expertmeeting gaf geen aanleiding voor heroverweging van de fietsstraat. De fietsstraat Korreweg kan onafhankelijk van de keuzes in de Oosterhamrikzone worden gerealiseerd. Ook zonder nieuwe autoverbinding is een fietsstraat mogelijk. Daarbij merken we wel op dat een nieuwe wijkuitvalsweg van de Oosterparkwijk en het zuidelijk deel van de Korrewegwijk (Professorenbuurt) naar de Oostelijk Ringweg leidt tot een lagere druk van autoverkeer op de Korreweg. Dat zorgt weer voor een comfortabelere fietsstraat voor fietsers dan zonder deze verbinding.

Eikenlaan

De Eikenlaan is nu een doorgaande oost-westverbinding tussen de wijken Selwerd en Paddepoel. Er is hier veel autoverkeer dat van de éne wijk via de andere wijk op weg is naar de Ringweg. Ook is er veel interwijkverkeer. Op bepaalde momenten is het erg druk. De weg vormt een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden. Ons is er veel aangelegen, overeenkomstig de filosofie van doorwaadbare stad, om hier het autoverkeer te verminderen en te verschuiven naar de ringweg. De oplossing waar we voor kiezen is een knip van de Eikenlaan voor het doorgaand autoverkeer ter hoogte van het park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met onder andere de vensterschool en het zwembad. Een knip zorgt ervoor dat meer mensen gebruik maken van de ringweg en dat de druk van het (doorgaande) autoverkeer in de wijken en rondom de winkelcentra Paddepoel en Selwerd vermindert. De knip is gericht op het weren van doorgaand en interwijk autoverkeer. Reguliere lijnbussen, kleinschalig vraagafhankelijk vervoer en nood- en hulpdiensten kunnen de knip wel passeren. Bij de planuitwerking bepalen we of nog andere uitzonderingen nodig zijn, al zijn wij daar terughoudend mee.

Vele fietsers maken gebruik van de Slimme Route Zernike via het Wilgenpad, moeten de Eikenlaan oversteken. Dagelijks ontstaan hier opstoppingen. Deze fietsoversteek is niet te combineren met de huidige hoeveelheid autoverkeer. Daar komt bij dat de huidige verkeersdruk op de Eikenlaan op meerdere locaties de leefkwaliteit voor de omgeving onder druk zet. Denk aan de kwaliteiten van het groen van Park Selwerd. Wij willen de oversteekbaarheid voor fietsers

en voetgangers naar de scholen en sportvoorzieningen aan de zuidkant van de Eikenlaan en bij winkelcentra Selwerd en Paddepoel verbeteren en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Met de sterke afname van autoverkeer door een knip kunnen fietsers voortaan makkelijker en veiliger oversteken. Ze hoeven alleen nog voor de bussen te stoppen, maar deze incidentele en korte verstoringen betekenen geen substantiële wachttijden meer voor fietsers.

De Eikenlaan houdt een belangrijke functie voor het OV. Deze functie wordt de komende jaren groter. Dit als gevolg van het doortrekken van de treinen uit Hoogezand, Veendam en Winschoten naar station Groningen Noord en zodat daar meer treinreizigers overstappen op de bus of fiets. Substantieel minder autoverkeer op de Eikenlaan vergroot daarmee de betrouwbaarheid van deze busroute.

Het verminderen van de aanwezigheid van de auto op de Eikenlaan past in de toekomstfilosofie voor de verschillende wegen in onze gemeente. Een tunnel voor de Slimme Fietsroute naar Zernike, die ook een oplossing biedt voor de oversteek van de fiets en de doorstroming van het OV, faciliteert doorgaand en interwijk autoverkeer en past juist niet in de filosofie van de doorwaadbare stad. Hier zien wij dus van af. De consequentie van een knip in de Eikenlaan is dat naar verwachting op enkele parallelle structuren aan de Eikenlaan verkeer ontmoedigd moet worden of zelfs geknipt. Bij de uitwerking van dit voornemen kijken we goed of de ontsluiting van Selwerd op termijn een hele aansluiting van de Eikenlaan op de noordelijk ringweg nodig is.

Met het vaststellen van de mobiliteitsvisie creëren we het vertrekpunt voor de nadere planuitwerking van de knip Eikenlaan en de consequenties voor de omgeving. Hierbij betrekken wij nadrukkelijk de bewoners en direct belanghebbenden.

Diepenring

Ruimtelijk kansen benutten Diepenring

Wij willen kansen creëren om grote delen van de Diepenring aantrekkelijk in te richten, meer ruimte te maken voor wandelaars en fietsers en bijvoorbeeld het Hoofdstation beter met de binnenstad te verbinden. Dit sluit ook naadloos aan bij het breed gedragen initiatiefvoorstel uit uw raad “van verdeelring tot verblijfsruimte, een nieuwe visie op de Diepenring” van 30 juni 2021. Randvoorwaardelijk is dat de verkeersfunctie van de Diepenring dan lager wordt. Binnen de mobiliteitsvisie is ons doel immers dat het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen rijdt en niet dwars door de stad. Met het vaststellen van de mobiliteitsvisie en in het bijzonder het netwerk doorwaadbare stad 2040 is voor de Diepenring als binnenstedelijke verdeel- en parkeerring geen plek meer. Een cruciale keuze. Het onttrekken van de Diepenring als binnenstedelijke autoverdeelring doen we door het in te richten als 30 km/u gebied en wij overwegen knips bij Dudok en in de Stationsweg.

Diepenring Oost

Tijdens de behandeling in uw raad van het Definitief Ontwerp Bussen over Oost, op 2 december 2020 is door ons toegezegd te onderzoeken of het (ook in relatie tot het OV) mogelijk is om in het hele gebied (Diepenring) het 30 km/u regime in te voeren. Immers, vanuit het toen vigerende beleid, waarin de Diepenring een functie had als autoverdeelring en dus een 50 km/u route, was dat geen optie. Met de keuzes ten aanzien van het netwerk van de doorwaadbare stad 2040 en de mobiliteitsvisie staat dat nu in een ander daglicht.

Naast het niet meer typeren als verdeel- en parkeerring, speelt in de discussie over de toekomst van Diepenring Oost ook de functie als busroute. Door het verplaatsen van de busroute over de Grote Markt naar de oostelijke Diepenring is het wenselijk dat de doorstroming over de Diepenring zodanig is dat deze de rijtijden haalt die noodzakelijk zijn (gelijk aan de huidige rijtijden over de Grote Markt). Voor een druk bereden busroute is een betrouwbare en snelle doorstroming een kwaliteitskenmerk die ook in de mobiliteitsvisie wordt gedragen. Onderzoek heeft aangetoond dat met de huidige inrichting van de oostelijke Diepenring de rijtijden geborgd kunnen worden, ook met een verlaging van de maximale snelheid naar 30 km/u.

In de mobiliteitsvisie zien wij op termijn evenwel een andere balans ontstaan tussen bussen over Schuitendiep, Turfsingel en W.A Scholtenlaan en bussen over het Damsterplein en Oostersingel. Hierbij gaan meer bussen rijden over laatstgenoemde route. Waarbij overigens de Diepenring Oost wel altijd een rol als busroute blijft vervullen, onder meer voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De keuzes in de doorwaadbare stad ten aanzien van dragende busstructuren maken dat het nu wel opportuun is om de Diepenring Oost in zijn geheel 30 km/u gebied te maken. Daarbij is wel alles gericht op betrouwbaar OV. Dat betekent dat een rit altijd volgens de dienstregeling wordt gereden. Bussen moeten onderweg dus zo weinig mogelijk verstoringen tegenkomen, zoals wachtrijen bij verkeerslichten, verlenen van voorrang, parkeerbewegingen en laden en lossen. Dat betekent dat op de Diepenring Oost weliswaar de snelheid voor auto's en

daarmee dus ook OV, op termijn, omlaag gaat, maar we nadrukkelijk een verantwoordelijkheid hebben om de betrouwbaarheid op deze busroute te garanderen. In de uitwerking van uw initiatiefvoorstel “Van verdeelring tot verblijfsruimte, een nieuwe visie op de Diepenring” worden deze aspecten daarom integraal meegenomen, opdat we de OV betrouwbaarheid kunnen garanderen en de verblijfskwaliteit vergroten.

Afwaarderen Diepenring is een integrale keuze binnen het verkeerssysteem

Afwaarderen van de autoverkeersfunctie op de Diepenring ten gunste van groen, beleving van open water, fietsers en voetgangers en daarmee het opheffen van de verdeel- en parkeerring betekent dat een deel van het autoverkeer verschuift naar wegen in de omgeving. Dit stimuleert om naar de binnenstad te fietsen, lopen of met OV te reizen maar huidig autoverkeer op de Diepenring gaat ook andere routes rijden. Wij zien dit in ieder geval optreden in het stadsdeel ten oosten van de Diepenring, en natuurlijk de Petrus Campersingel in het bijzonder, waar de verkeersdruk nu al hoog is. Het creëren van een extra wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg vanuit dit stadsdeel creëert ruimte op de Petrus Campersingel om dit verkeer op te vangen. Daarmee zijn de kansen om potentiële ruimtelijke kwaliteiten van de Diepenring ten volle tot hun recht te laten komen afhankelijk van het realiseren van het beoogde netwerk van de doorwaadbare stad en gerelateerd aan een extra wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg. In de uitwerking die we geven aan het initiatiefvoorstel “Van verdeelring tot verblijfsruimte, een nieuwe visie op de Diepenring” kijken we daarom breder dan de directe invloedssfeer van de Diepenring alleen.

Kader

Deze mobiliteitsvisie is een uitwerking van de Omgevingsvisie The Next City uit 2018 en Routekaart Groningen CO2 neutraal 2035 uit 2018. Daarnaast integreert de mobiliteitsvisie de eerdere thematische beleidsnota's: de fietsstrategie 'Wij zijn fietsstad Groningen' uit 2015, de parkeervisie 'Ruimte voor de Straat' uit 2018 en de Uitbreiding betaald parkeren uit 2021, Visie stadslogistiek 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek, uit 2021 en de visie Openbare Laadinfrastructuur uit 2019. De mobiliteitsvisie vormt weer het startpunt voor nadere beleidsuitwerkingen bijvoorbeeld op gebied van openbaar vervoer, hubs en deelmobiliteit. Bij het opstellen van de visie hebben we rekening gehouden met landelijke en regionale ambities en de visie sluit hier dus goed op aan.

Tot slot zijn de mobiliteitsvisie en de Leidraad openbare ruimte nauw met elkaar verbonden. In de mobiliteitsvisie en dan met name met het netwerk doorwaadbare stad 2040 bieden we een nieuwe hiërarchie wegen waarop de typologieën in de leidraad aansluiten. In de leidraad zoeken we nadrukkelijk naar hoe wij onze wegen en straten willen vormgeven met veel aandacht voor voetgangers, ontmoeting en een veilige en gezonde leefomgeving.

Argumenten en afwegingen

Wij gaan een periode in van een sterke groei van inwoners en werkgelegenheid. Deze groei moeten we zo faciliteren dat wij een aantrekkelijke gemeente blijven om te wonen, te werken, te recreëren en te verblijven. De kwaliteit van onze buitenruimtes is dan cruciaal en die wordt grotendeels bepaald door welke positie wij (auto)mobiliteit daarin geven. Daarnaast noopt de klimaatverandering tot fundamenteel andere keuzes, zeker ook op gebied van mobiliteit. En we beseffen meer en meer dat gezondheid een belangrijke kwaliteit is voor een aantrekkelijke en vitale gemeente. De manier waarop we ons verplaatsen is daarin ook belangrijk.

Om dit alles in goede banen te leiden is een substantiële transitie naar ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer onvermijdelijk. We moeten daarvoor duidelijke keuzes maken. Met het vaststellen van deze visie creëren we de noodzakelijk nieuwe kaders. Kaders om aan te geven waar de auto voortaan een minder dominante positie krijgt in onze openbare ruimte. En kaders om andere vormen van vervoer de kans te geven om maximaal te groeien.

Ook biedt deze visie vanuit de integrale onderbouwing voor het gewenste verkeers- en mobiliteitssysteem een fundament om beslissingen te nemen over dossiers waar diverse jaren al debat over is. Besluiten over de Oosterhamrikzone, bruggen van Starckenborghkanaal, Eikenlaan en Diepenring kunnen nu wel gemaakt worden en volgende noodzakelijke stappen kunnen worden gezet.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Van 28 april tot 1 juni 2020 heeft, in plaats van de door coronamaatregelen afgelaste dialoogavonden, de onlinecampagne Groningen Goed op Weg plaatsgevonden. Via een breed scala aan kanalen hebben we de samenleving hierop geattendeerd. In de campagne vroegen we bewoners, belangengroepen, wijkvertegenwoordigers en organisaties naar hun wensen en suggesties over de toekomst van de mobiliteit in de gemeente Groningen. Dat leverde ruim 160 reacties op via social media en ruim 40 reacties via de mail die we als inspiratie hebben gebruikt bij het opstellen van de

visie. Bij onze brief ‘Voortgang van de mobiliteitsvisie’ in oktober 2020 hebben wij de uitkomsten daarvan met u gedeeld.

Wij hebben gedurende het proces van de totstandkoming regelmatig gesproken met en opmerkingen opgehaald bij de grote stakeholders zoals UMCG, Martiniziekenhuis, RUG en Hanzehogeschool over ons toekomstige mobiliteitsbeleid en uiteraard ook met collega overheden zoals de provincie Groningen, Regio Groningen Assen, het OV bureau Groningen-Drenthe e.d. We hebben met bedrijvenverenigingen gesproken via de Economische Koepel. Uit deze gesprekken is bij ons de indruk ontstaan dat wij met de gekozen lijnen uit de mobiliteitsvisie op de goede weg zijn.

Op 23 april 2021 hebben we de concept visie gepresenteerd. Vanaf dat moment was de conceptversie en alle (achtergrond)informatie centraal vindbaar op de gemeentelijke projectpagina <https://gemeente.groningen.nl/groningen-goed-op-weg>. Op twee manieren heeft de samenleving kunnen reageren op de concept visie. Via een enquête van Groningen Gehoord en via een reactieformulier bij de ter inzage legging.

We hebben via Groningen Gehoord een enquête uitgevoerd van 26 april tot 17 mei 2021. Aan de hand van reacties van respondenten op stellingen over voorgenomen beleidskeuzes uit de concept visie kregen we zo inzicht in hoe de mobiliteitsvisie door een representatief deel van onze inwoners wordt beoordeeld. In totaal hebben ruim 7.000 mensen de enquête ingevuld. De belangrijkste uitkomst van de enquête is dat er veel steun is voor de doorwaadbare stad, waarbij 30 km/h binnen de bebouwde kom de norm is. Daarnaast zijn mensen bereid iets verder te lopen naar de auto als dat de leefbaarheid van de straat ten goede komt en dat verkeer zoveel mogelijk via de ring moet rijden. Er moeten meer fietsparkeerplekken bijkomen en het gebruik van scooters en brommers moet omlaag. Inzetten op ketenmobiliteit en daarbij de ontwikkeling van hubs wordt gezien als een goede stap om het autogebruik in het stedelijk gebied te verlagen. Al zien we de steun voor de stellingen wel afnemen bij mensen die (bijna) dagelijks de auto gebruiken. Vooral bij jongeren (tot 35 jaar) is er meer enthousiasme rondom de thema's duurzaamheid en deelmobiliteit, al is er weinig steun voor deelfietsen in Groningen. Bij de open vraag waar men zich het meest aan stoort in de straat komt vooral het gedrag van weggebruikers als grootste ergernis naar voren.

De consensus die de enquête in algemene zin uitstraalt over de mobiliteitsvisie sterkt ons om de lijn van de mobiliteitsvisie door te zetten. Wij beseffen natuurlijk dat straks concrete en/of locatie specifieke maatregelen, voortvloeiend uit de mobiliteitsvisie, niet vanzelfsprekend op dezelfde consensus kunnen rekenen. Er ligt dus een doorlopende opgave bij de uitwerking van visie om nauw en veelvuldig in gesprek te zijn met de samenleving. Bijgevoegd is de rapportage over de uitkomsten van de enquête.

Van 23 april tot 7 juni 2021 heeft de concept mobiliteitsvisie ter inzage gelegen. Via allerhande mediakanalen, waaronder het verspreiden van een huis aan huis magazine bij de Gezinsbode, hebben we de samenleving geattendeerd op deze ter inzage legging. Belangengroepen, wijk- en bedrijven verenigingen zijn rechtsstreek geattendeerd op de concept visie. Op 18 mei 2021 was er een livestream informatiebijeenkomst waarin de hoofdlijn van de visie is toegelicht en kijkers vragen konden stellen. Bij aantal vertegenwoordigers van wijkverenigingen is de mobiliteitsvisie toegelicht en is het met hen besproken.

In totaal heeft de ter inzage legging 40 reacties opgeleverd van individuele bewoners en 60 reacties vanuit belangenverenigingen en organisaties, samen goed voor bijna 200 pagina's aan opmerkingen. In bijgevoegde inspraaknota zijn alle reacties gecategoriseerd en van een reactie vanuit ons college voorzien. De aard en het abstractieniveau van de reacties was zeer uiteenlopend. Onze algemene indruk is dat er steun is voor de gekozen richting in de mobiliteitsvisie. De inspraak heeft daarom niet tot fundamentele beleidswijzigingen geleid in de definitieve mobiliteitsvisie. Wel zijn op diverse locaties nog een aantal 30 km/h wegen toegevoegd, is de invoeringstermijn van geheel emissievrij vervoer in de binnenstad verruimd en zijn thema's zoals bijvoorbeeld het belang van mobiliteit voor iedereen, dus ook minder mobiele inwoners, op diverse plekken tekstueel verduidelijkt en aangescherpt.

Financiële consequenties

Dit is een visie. We klikken de ambities voor de lange termijn vast. Dat doen we vanuit het besef dat aan het uitvoeren de komende 20 jaar een forse financiële opgave zit. Er ligt dus nog geen concreet uitvoeringsprogramma met projecten die gedetailleerd op tijd en geld zijn gezet. De uitvoering vraagt de komende jaren bereidheid om besluiten op deelonderwerpen, voortkomende uit deze visie, en bijbehorende middelen ter beschikking te stellen. Voor de vertaling van de mobiliteitsvisie naar een uitvoeringsprogramma is in de begroting 2022 550.000 euro inmiddels opgenomen.

De mobiliteitsvisie is nodig om consistent en onderbouwd wegen naar financiële dekking te vinden. Daarbij geldt (net als binnen het huidige meerjarenprogramma verkeer en vervoer) dat er sprake is van een complex aan financiële afspraken tussen middelen voor infrastructuur in planexploitaties van gebiedsontwikkelingen, eigen begrotingsmiddelen specifiek geoornd voor verkeer en bijdragen van provincie en rijk. Dit geldt zeker voor investeringen op het gebied van openbaar vervoer.

Voor keuzes gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen zoals De Suikerzijde, De Held III, Stadshavens of Oosterhamrikzone geldt dat die in principe onderdeel zijn van deze gebiedsontwikkelingen.

Allerhande ambities op ons bestaande gemeentelijke verkeersnetwerk zoals bijvoorbeeld verbetering van fietsstructuren of verkeersveiligheidsprojecten drukken normaliter op de geoorndte middelen voor verkeer. Deze middelen lopen echter hard terug en in toekomstige begrotingen zijn dus nieuwe afspraken nodig.

Een prominente opgave is het herinrichten van 50 km/h wegen naar buurtstraten waar de snelheid omlaag gaat en de auto meer te gast is. Dit omvormen van de openbare ruimte is een kostbaar en langjarig proces. Voor de hand ligt om hiervoor zoveel mogelijk werk met werk te maken, bijvoorbeeld gekoppeld aan groot wegonderhoud, vervanging van de riolering of aanleg van het warmtenet. Wij voorzien dat een uitvoeringsprogramma ‘Doorwaadbare stad’ met middelen nodig is om additionele kosten van herinrichting af te dekken en bovenal om te voorkomen dat de tijdspanne naar het eindbeeld niet meerdere decennia beslaat. Hier liggen ook financiële relaties met investeringen vanuit programma’s gericht op klimaatadaptatie en leefklimaat.

Daarnaast zien wij dat er grote investeringen in regionale en landelijke verbindingen nodig zijn om onze gemeente op termijn goed te laten functioneren en om de gewenste rol voor de regio en Nederland te spelen. Het gaat dan om aanpakken van de westelijke ringweg, nieuwe stations en geïntensiverde treindiensten, de realisatie van de Lelylijn en dergelijke. Voor deze grootschalige aanpassingen geldt een lange adem en de kosten overstijgen per definitie onze financiële draagkracht. Deze noodzakelijke investeringen kunnen alleen in samenwerking met de provincie en het rijk tot wasdom komen. De mobiliteitsvisie biedt vanuit een integraal kader de agenda om dat gesprek consistent te voeren.

Tot slot kent de mobiliteitsvisie ambities die ook zelf opbrengsten genereren zoals parkeren en het laden van elektrische auto’s aan openbare laadpalen.

Overige consequenties

nvt

Vervolg

Hoe en in welke volgorde wij uitvoering geven aan alle voorstellen in de mobiliteitsvisie, nemen we op in uitvoeringsprogramma’s. Sommigen hebben we al zoals de parkeervisie en fietsstrategie. De anderen gaan we de komende periode uitwerken zoals voor de ‘Doorwaadbare stad 2040’, deelmobiliteit, hubs, OV en verkeersmanagement. Het meerjarenprogramma mobiliteit vormt een jaarlijks het monitorings- en bijstellingsmoment voor de uitvoering van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Hier stelt u telkens vast of er genoeg energie en tijd gestoken wordt in bepaalde onderdelen, er meer energie en tijd in moet of dat herijking van onze doelen aan de orde is.

Lange Termijn Agenda

Nvt

**Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,**

**burgemeester,
Koen Schuiling**

**secretaris,
Christien Bronda**

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.