

Onderwerp Voortgang mobiliteitsvisie
Steller Eric van Huissteden

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0622446158
Datum 28-10-2020

Bijlage(n) 1

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

In 2018 is door uw raad de omgevingsvisie 2030 vastgesteld – The Next City. De grote vraagstukken in deze visie komen samen in het centrale thema leefkwaliteit. De gemeente Groningen geeft de groei in woningen en banen plek in de bestaande stad, werkt versneld aan de energietransitie, blijft een ongedeelde stad waarin de welvaart gelijk wordt verdeeld en wil vooral een aantrekkelijke stad blijven met veel ruimte voor ontmoeting, beweging en verblijven. In ons coalitieakkoord ‘Gezond, groen en gelukkig Groningen’ hebben we deze ambitie versterkt en aangescherpt. We willen ruimte bieden voor investeringen in leefkwaliteit en groen door de openbare ruimte anders in te richten. Stap voor stap krijgen onze doelen vorm in beleid en projecten. Zo heeft uw raad dit jaar de groenvisie ‘Vitamine G’ en de woonvisie ‘Een thuis voor iedereen’ vastgesteld. In 2021 volgt de integrale mobiliteitsvisie samen met de ontwerp Leidraad voor de herinrichting van de openbare ruimte in onze wijken en dorpen. Ook organiseren we in januari een internationale ontwerpmanifestatie in het kader van de klimaatweek. Met de werkzaamheden en plannen voor het A-kerkhof, Dudok aan het diep, het Damsterplein, de Diepenring, de Nieuwe Markt en de Grote Markt voegen we steeds meer openbare ruimte, groen en verblijfskwaliteit toe aan de stad. In de ontwerp Leidraad maken we voorbeeldinrichtingen per straat. Daarmee kunnen we op kansrijke plekken – waar in de toekomst minder ruimte nodig is voor verkeer – nog meer ruimte bieden aan onze leefkwaliteit. Omgekeerd geeft de mobiliteitsvisie ook weer aanknopingspunten voor de actualisatie van de Omgevingsvisie. Zo houden we ons beleidskader actueel en onszelf scherp op nieuwe kansen en inzichten.

Op weg naar een nieuwe mobiliteitsvisie

In onze brief van 22 januari 2020 spraken wij de verwachting uit eind dit jaar de concept mobiliteitsvisie ter besluitvorming aan u voor te leggen. Deze planning is niet haalbaar gebleken en wij hebben een nieuwe planning. Hierover informeren wij u met deze brief.

De concept mobiliteitsvisie is weliswaar nog niet gereed maar er tekenen zich duidelijk een aantal thema's en richtingen af. Ondanks dat de uitwerking, met name van de concrete vertaling naar het toekomstig verkeersnetwerk en een robuust openbaar vervoerssysteem, nog even op zich laten wachten, menen wij dat het goed is de hoofdlijnen met u te delen.

Ook beschreven wij in onze brief van 22 januari 2020 de opzet van de dialoog met de samenleving. Die bestond uit een startconferentie, gebiedsgesprekken, gesprekken met bedrijvenverenigingen en belangenorganisaties en een slotconferentie. Als gevolg van Covid-19 hebben wij in plaats van live ontmoeting met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties, de onlinecampagne Groningen Goed Op Weg gedaan om zo een scala aan ideeën uit de samenleving op te halen. In deze brief informeren wij u over de opbrengst daarvan.

Vertraging opstellen mobiliteitsvisie

Wij kunnen helaas niet eind dit jaar aan u de mobiliteitsvisie presenteren. Dit heeft een aantal redenen:

- De concept mobiliteitsvisie die op dit moment wordt uitgewerkt legt nadrukkelijk relaties met ruimtelijke ordening en leefkwaliteit naast meer traditionele thema's zoals bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarmee is het een complexer document dan tot voorkort gebruikelijk voor een mobiliteitsvisie. Daarmee vraagt het uitwerken van de visie meer tijd.
- De Covid-19 crisis heeft invloed gehad op de planning. Zowel door het omschakelen naar alternatieve werkvormen voor interne en externe ambtelijke afstemming als een nieuwe opzet voor participatie van de samenleving. Daarmee ontstond ten opzichte van de oorspronkelijk opleverdatum al enige vertraging.
- Recent is duidelijk geworden dat de bouw van het nieuwe multimodale verkeersmodel, dat wij begin 2020 hebben uitbesteed, vertraging heeft. Wij verwachten nu dat het half november in volledige functionaliteit gereed is. Omdat wij in de concept mobiliteitsvisie wijzigingen voor het verkeersnetwerk voorzien die leiden tot verschuiving van verkeersstromen, hechten wij eraan modeluitkomsten te betrekken bij het afronden van de concept mobiliteitsvisie. Wij voorzien naast wijzigingen aan het autonetwerk ook wijzigingen in het openbaar vervoerssysteem. En in modern mobiliteitsbeleid spelen thema's als Anders Reizen, keten- en deelmobiliteit e.d. een prominentere rol dan voorheen. Het multimodale verkeersmodel wat nu in opbouw is kan daar beter mee uit de voeten dan het oude. Tussentijds terugvallen op het oude model is daarmee geen optie.

Dit alles overziend zijn wij genoodzaakt de planning aan te passen. Daarbij is het uitgangspunt dat medio januari 2021 de modeluitkomsten er liggen. Wij hebben het streven om de mobiliteitsvisie voor de zomervakantie 2021 ter besluitvorming aan u voor te leggen.

Daarmee schuift de besluitvorming door uw raad een half jaar naar achter en ziet er nu als volgt uit:

8 februari 2021	Vrijgeven concept visie
Half februari t/m maart 2021	Debatavonden samenleving + ter inzagelegging
Maart 2021	Bespreking concept visie gemeenteraad
17 mei 2021	Vrijgeven visie
Juni 2021	Besluitvorming visie gemeenteraad

Koers concept mobiliteitsvisie

In de concept mobiliteitsvisie die wij nu opstellen schetsen wij een beeld van de gewenste mobiliteit in onze gemeente op de lange termijn en wat nodig is om dat te bereiken. Daarbij tekenen zich duidelijk thema's en richtingen af. Vooruitlopend op de concept mobiliteitsvisie delen wij in deze brief de contouren zoals wij dat op dit moment zien. Wel met de opmerking dat dit nog niet een complete weergave van de conceptvisie is en dat hier in de concept mobiliteitsvisie veranderingen in kunnen optreden.

Sterk groeiende gemeente

Nu al zijn er dagelijks circa 375.000 verkeersbewegingen tussen Groningen en de omliggende regio. De huidige druk op onze wegen, fietspaden en in het openbaar vervoer levert knelpunten op.

De gemeente Groningen is een magneet voor mensen en bedrijvigheid en is één van de sterke groeiers in Nederland én de banenmotor voor Noord-Nederland. Naar verwachting groeit Groningen naar 250.000 inwoners in 2035. En ook het aantal arbeidsbanen neemt naar verwachting toe met 15.000. Die toename zit nagenoeg geheel in de stad. Meer inwoners betekent ook meer stedelijke mobiliteit. Door bevolkingskrimp in de regio worden de voorzieningen in de stad nog belangrijker en trekken meer verkeer uit de regio.

Het aantal en de zwaarte van de knelpunten nemen in de toekomst toe. Zonder ingrijpen neemt vooral in het verstedelijkte deel van onze gemeente de verkeersdruk en het ruimtebeslag door (auto)verkeer fors toe. Dit betekent niet alleen meer filevorming op de wegen, fietspaden die overvol raken, vollere bussen, meer geparkeerde auto's en fietsen, maar is ook slecht voor geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en de beleving van de openbare ruimte. Als we niks doen en niet anders omgaan met de onze mobiliteit dan weten we zeker dat onze leefkwaliteit en bereikbaarheid verslechtert en Groningen aan aantrekkingskracht inboet. De groei van mobiliteit moeten we weliswaar opvangen maar hoe wij dat doen bepaalt of Groningen aantrekkelijk blijft om te wonen, te werken en te recreëren.

Nieuwe mobiliteit

Decennialang kon je kiezen uit reizen met je eigen (lease) auto, je eigen motor, je eigen fiets of bromfiets. Of je reisde samen met andere reizigers in de bus, trein of soms het vliegtuig. En bij uitzondering nam je wel eens een taxi. Dit was het palet waaruit je koos. Afhankelijk van welk voertuig je zelf bezat, de reisafstand, het tijdstip en dergelijke. De laatste jaren is dit keuzepalet aan het veranderen. Snelle elektrische fietsen maken dat de fiets steeds meer wordt gezien als geschikt voor regionale reisafstanden. En ICT-mogelijkheden vergroten ook het palet aan reismogelijkheden. Het biedt kansen om met meer gebruikersgemak meerdere voertuigen voor één reis te gebruiken (ketenvervoer), om zonder zoeken een parkeerplaats te vinden of de juiste bus, om snel en makkelijk een deelvoertuig te nemen. En onlinevoorzieningen om thuis te werken of te studeren waren er weliswaar al geruime tijd. Maar de Covid-19 crisis heeft een zet gegeven aan het gebruik ervan. Het exacte lange termijn-effect na de Covid-19 crisis is nog ongewis, maar er is geen twijfel dat het aandeel online werken en leren groter gaat zijn dan we voor de Covid-19 crisis reëel vonden. Als we die kans verzilveren dan heeft dat een positieve weerslag op het verminderen van mobiliteit en het afvlakken van de piekmomenten in stedelijke mobiliteit.

Centrale opgaven Concept mobiliteitsvisie

Als wij bovenstaande overzien dan zien wij op dit moment drie centrale opgaven voor ons toekomstige mobiliteitsbeleid.

Opgave 1: Leefkwaliteit door ruimte efficiënt vervoer

De aantrekkelijkheid van de binnenstad, de wijken en de dorpen is gebaat bij voldoende ruimte voor voetgangers, ontmoeting, spelen, recreëren en bovenal veel groen. Zonder extra ambitie neemt het ruimtebeslag van verkeer zodanig toe dat het op steeds meer plekken conflicteert met het bieden van een aantrekkelijk leefklimaat passend bij de directe omgeving. Dit geldt zeker in die delen van onze gemeente waar de openbare ruimte ontstond in tijden zonder auto's of waar auto's nog een zeldzaamheid waren. Maar ook in andere wijken en onze dorpen neemt de verkeersdruk toe. Deze toenemende druk van verkeer en de parkeerdruk roept de vraag op hoe we een aantrekkelijk leefklimaat kunnen combineren met een optimale autobereikbaarheid. Daarom richten wij ons in de concept mobiliteitsvisie in wording op het stimuleren van vervoer dat weinig ruimtebeslag kent. Dit betekent uitstekende voet-, fiets- en openbaar vervoerverbindingen, maar bijvoorbeeld ook het laten groeien van deelmobiliteit en het creëren van de juiste condities voor ketenmobiliteit. Ook denken we dat het nodig is op plekken waar de aantrekkelijkheid van de omgeving onder druk staat het ruimtebeslag door (auto)verkeer te verminderen door regulering en veranderingen in de verkeerscirculatie. In de concept mobiliteitsvisie zoeken wij naar een nieuwe balans tussen de impact van verkeer op het stedelijk gebied en aantrekkelijke en leefbare ruimtes.

Opgave 2: Naar emissievrij vervoer

Gemotoriseerd verkeer betekent geluidsbelasting, luchtvervuiling en soms trillingen voor de directe omgeving. Volgens de wettelijke regelgeving zijn op dit vlak in Groningen weliswaar geen substantiële knelpunten maar dat ontlast ons niet van de

verantwoordelijkheid het tot een minimum te beperken. Ook de klimaatverandering vraagt om ingrijpende keuzes. Vervoer is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de CO₂-uitstoot. Hier is dus veel te halen, zeker als we beseffen dat CO₂-neutraal vervoer ook geen luchtvervuiling veroorzaakt en geluidsarm is. Minder geluidbelasting, luchtvervuiling en het terugdringen van de CO₂-uitstoot in het kader van de klimaatdoelstellingen vraagt om een transitie naar emissievrije mobiliteit. In de concept mobiliteitsvisie is er veel aangelegd ervoor te zorgen dat de transitie naar emissievrij vervoer voorspoedig verloopt binnen onze gemeente.

Opgave 3: Uitstekende bereikbaarheid voor iedereen

Een forse verlaging van het aandeel auto in de totale mobiliteit is cruciaal om niet alleen de doelen op gebied van leefkwaliteit en CO₂ te halen, maar ook om het dichtslibben van huidige en nieuwe wegen te voorkomen. We houden het belang van mobiliteit natuurlijk altijd in het oog. Een goed functionerend mobiliteitssysteem is een belangrijke motor waarop onze economie draait. Daar hoort ook bereikbaarheid per auto bij. Maar wij willen wel dat de vanzelfsprekendheid van autogebruik af gaat nemen en dat de aantrekkelijkheid en gemak van alternatieven toeneemt.

Bereikbaarheid is een essentiële vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Daarbij zijn er grote verschillen tussen sectoren in welke vorm van bereikbaarheid essentieel is. Bij de diensten- en onderwijssector is bijvoorbeeld sterk inzetten op bereikbaarheid met fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit haalbaar terwijl in de logistieke dienstverlening, groothandel of maakindustrie een goede aantakking op het autowegennet de norm is en blijft. In de concept mobiliteitsvisie zetten we in op het goed bedienen van al deze sectoren.

Bereikbaarheid is ook een vestigingsvoorwaarde voor bewoners. Goede bereikbaarheid doet het sociaal, maatschappelijk en cultureel leven in onze gemeente bloeien.

Mobiliteit voor iedereen is dus een randvoorwaarde. Daar waar we meer inzetten op voetgangers als vervoersvorm, meer fietsen en hoogfrequent en direct openbaar vervoer gericht op grote reizigersstromen, beseffen we dat dit niet altijd voor iedereen een reëel alternatief is. Reizigers die om wat voor reden dan ook niet of minder makkelijk zelfstandig autorijden, fietsen of reizen per openbaar vervoer, willen wij afdoende gelegenheid geven om te reizen. In de concept mobiliteitsvisie geven we aan hoe we ervoor zorgen dat ook kwetsbare reizigers vrijheid in mobiliteit kennen.

Invulling geven aan de centrale opgaven

Alle voorstellen en koersveranderingen in de concept mobiliteitsvisie zijn straks te herleiden tot bovengenoemde centrale opgaven. Om dat te bereiken streven wij minder mobiliteit, verandering in modal split en een snelle overstap naar emissievrije voertuigen na.

1. **Verminderen:** We zetten in op het verminderen van het aantal vervoersbewegingen voor zowel personen als goederen. Immers, een reis die niet gemaakt is neemt geen ruimte in beslag en hoeft ook niet te worden verduurzaamd. Hierbij is de ruimtelijke ordening met de verdeling van wonen, werken, onderwijs

en voorzieningen bepalend. Als je bijvoorbeeld dichtbij alle boodschappen kunt doen scheelt dat reizen. Ook gaat het hier om Anders Reizen. Meer thuiswerken en -studeren of niet meer in de spitsen reizen ontlasten de druk op het mobiliteitssysteem.

2. **Veranderen:** Het is belangrijk om de vervoerswijzekeuze te veranderen naar lopen en fietsen, omdat die het minste ruimtebeslag kennen en het schoonst zijn. Ook veel mensen in hetzelfde voertuig (Openbaar Vervoer) is per reiziger een fractie van het ruimtegebruik door de auto en is schoner. Wij hebben een lange traditie waar fiets- en Hoogwaardig Openbaar Vervoerbeleid hoog op de agenda staan. En we reguleren de aanwezigheid van auto's met onder andere een steeds stringenter parkeerbeleid. Toch denken we dat extra stappen nodig zijn om in de toekomst vaste vervoersmodaliteiten die plek te geven dat we onze opgaven halen. Blijvend investeren in en kiezen voor veilige en aantrekkelijke voetgangersvoorzieningen, uitstekende fietsinfrastructuur en Hoogwaardig Openbaar Vervoer is cruciaal. En denk ook aan ruime beschikbaarheid van deelauto's. Daarnaast menen wij dat de tijd rijp is om ook in onze verkeersnetwerk keuzes te maken om voetgangers, fietsers en openbaar vervoer maximaal te faciliteren en dat de dominante positie van autoverkeer haar vanzelfsprekendheid verliest. Dit betekent voor verplaatsingen binnen de verstedelijkte delen zoals de stad en de grotere kernen als Haren of Ten Boer dat te voet of op de fiets het devies is. Voor forenzen, bezoekers, studenten en scholieren die vanuit de regio naar de stad reizen, draait het vooral om aanbieden van uitstekend openbaar vervoer. Dan gaat het om uitstekende (inter)nationale verbindingen en hoogfrequente en directe verbindingen tussen de regio en de economische kerngebieden in de stad, zowel per trein als bus. Aan de andere kant zijn en blijven auto's veelal de voor de hand liggende optie in onze dunbevolkte regio. En ook bewoners uit de stad moeten regelmatig naar locaties in de rurale regio die per fiets of Openbaar Vervoer niet makkelijk bereikbaar zijn. Individueel autogebruik speelt dus ook in de toekomst een belangrijke rol.
3. **Vergroenen:** Wanneer er toch sprake is van reizen met een gemotoriseerd voertuig, dan is dat voertuig emissievrij. De transitie naar een emissievrij wagenpark is grotendeels afhankelijk van de omslag die in de auto-industrie plaatsvindt. Gelukkig groeit het aanbod van elektrische auto's in de verkoop al fors. Straks in de concept mobiliteitsvisie is ons er veel aangelegen dat deze transitie naar schone voertuigen binnen onze gemeente snel verloopt. Wij creëren de juiste condities voor deze overgang naar emissievrije voertuigen binnen onze gemeentegrens. Dan gaat het om het bieden van openbare laadinfrastructuur voor elektrische auto's en het faciliteren van waterstofvulpunten. En het gaat om het stellen van regels voor gebruik van onze infrastructuur en openbare ruimte ten gunste van emissievrije voertuigen.

Opbouw concept Mobiliteitsvisie

Op dit moment vertalen wij bovenstaande in de concept mobiliteitsvisie die medio februari 2021 naar u toe komt. De concept visie is opgedeeld naar vier thema's:

- **Ruimtelijke ordening:** Hierin beschrijven wij de gewenste wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Het geeft antwoord op hoe wij de (toekomstige) ruimtelijk ordening inrichten om de kansen voor minder ruimte innemend en schoon vervoer te vergroten. Zo vergroot stedelijke verdichting de kansen voor voet, fiets en OV. En de verdeling van ruimtelijke functies kunnen de loop- en fietsafstanden tussen wonen, werken, onderwijs, winkels, voorzieningen kort houden.
- **Leefkwaliteit:** Hierin beschrijven we op welke locaties, gerelateerd aan (drukke) verkeersstructuren, kansen ontstaan om een impuls aan leefkwaliteit te geven. Het geeft antwoord op hoe we vanuit veranderingen in het mobiliteitssysteem condities creëren dat er (toekomstige) kansen ontstaan op leefbare, gezonde en klimaatbestendige samenleving.
- **Netwerken:** Hierin beschrijven we onze ambities voor voetgangers- en fietsvoorzieningen, landelijk, regionaal en stedelijk openbaar vervoersysteem, de autostructuur, P+R/hubs, en parkeer- en stallingsvoorzieningen. Het geeft antwoord op hoe ons (gemeentelijk) verkeerssysteem eruit moet zien om bereikbaarheid te garanderen voor iedereen, maar wel met minder ruimte innemend en schoon vervoer en meer ruimtelijke kwaliteit.
- **Gebruik:** Hierin beschrijven we hoe wij de toekomst zien van parkeer- en stallingsregimes, emissie vrije zones, stadslogistiek, keten- en deelmobiliteit (MaaS), anders reizen en verkeersmanagement. Dit geeft antwoord op hoe het (fysieke) verkeerssysteem te gebruiken, zodat de transitie naar minder ruimte innemend en schoon vervoer plaatsvindt.

Koerswijzigingen

Veel van de maatregelen die afgelopen jaren zijn genomen of en nu in voorbereiding zijn, sluiten al aan op de centrale opgaven. Wij blijven bijvoorbeeld fietsstad nummer 1 door in te zetten op uitstekende fietsvoorzieningen, zowel rijdend als voor stallen. We blijven inzetten op uitstekende P+R's om auto's zoveel mogelijk aan de rand van de stad af te vangen. We menen dat vergroten van het betaald parkeergebied wenselijk is om sturing te geven aan wie waar mag parkeren om zo parkeeroverlast te beteugelen. Ook op gebied van laadinfrastructuur voor elektrische auto's hebben wij al gekozen om die te faciliteren. De lijnen uit de fietsstrategie 'Wij zijn Groningen Fietsstad uit 2015, de parkeervisie 'Ruimte voor de Straat' uit 2018 en de Visie openbare laadinfrastructuur uit 2020 staan nog fier overeind en sluiten aan op The Next City en de doelen die wij met ons nieuwe mobiliteitsbeleid beogen. Toch menen wij dat er extra stappen nodig zijn. Als wij kijken naar mobiliteitsvisie in ontwikkeling dan zien wij onderstaande voorgenomen koersveranderingen als prominent.

1. **Ruimtelijke Ordening:** Vanzelfsprekendheid om te lopen, te fietsen en gebruik van openbaar vervoer te maken begint bij het ruimtelijk ordening beleid. Door korte afstanden tussen wonen, werken, winkelen en leren en naar hoogwaardig

openbaar vervoer te creëren, wordt lopen, fietsen en openbaar vervoer gestimuleerd. Naast de huidige inzet op een ruimtelijk compact stedelijk gebied is het nodig in te zetten op nabijheid en functiemenging. Transit Oriented Development wordt uitgangspunt waarbij stedelijke intensivering en hoogwaardig (openbaar) vervoer aan elkaar worden geknoopt. Voor wijken en dorpen is het belangrijk om voorzieningen dichtbij te (be)houden. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zien we nadrukkelijk kansen om te anticiperen op een duurzaam mobiliteitssysteem met kansen voor innovatie. Daar waar kansen zich voordoen slechten we bestaande barrières veroorzaakt door grootschalige infrastructuur en voorkomen we het ontstaan van nieuwe barrières.

- 2. Afscheid autologica:** We willen naar openbare ruimtes waar voetgangers zich welkom voelen, waar gelegenheid is voor ontmoeting, verblijven en spelen, waar veel groen is en waar de omliggende (historische) architectuur tot zijn recht komt. En we menen dat minder vanzelfsprekend autogebruik goed is voor het beperken van emissies maar ook het minder belasten van ons wegennet. We menen daarom voor een trendbreuk te staan in hoe wij onze stedelijke wegen zien. We nemen op veel plaatsen afscheid van de autologica waar het maximaal faciliteren van de auto als uitgangspunt geldt. Vaker wordt de auto te gast en bij het inrichten van de openbare ruimte en worden andere gebruikers en de directe omgeving uitgangspunt. Bij nieuwbouwplannen creëren wij we direct een omgeving met een aantrekkelijk leefklimaat en een minder dominante positie van autoverkeer. We zullen terughoudend zijn met toevoegen van nieuwe stedelijke autostructuren. Wanneer wij de leefkwaliteit kunnen behouden of zelfs kunnen verbeteren in een gebied omdat met nieuwe infrastructuur extra verkeersdruk vanuit een (nieuw) naastgelegen gebied wordt voorkomen, is het een overweging. Soms is het nodig dat autostructuren tot op zeker hoogte meegroeien met ontwikkellocaties. Echter het motto is ook hier dat de auto meestal te gast is. Nieuwe autostructuren zijn niet meer gericht op reistijdverkortung voor de auto. In onze brief 'Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie' van 13 november 2019 hebben wij met u een aantal denkrichtingen gedeeld over een andere verkeerscirculatie voor auto's. Bij de uitwerking van het autonetwerk borduren we grotendeels voort op de denkrichting 'doorwaadbare stad', dat betekent in principe overal 30 km/u, tenzij. Dit combineren we met enkele elementen uit de denkrichtingen 'sectorenmodel' en 'lokale impuls' met onder andere knips. De concrete vertaling van die denkrichtingen naar een uitwerking voor ons verkeersnetwerk is gekoppeld aan die plekken waar kansen liggen voor leefkwaliteit maar ook het voorkomen van korte stedelijke autoritten en interwijkverkeer. In de concept mobiliteitsvisie die wij nu opstellen is het bedoeling per weg aan te geven waar wij op termijn downgraden van de autofunctie en het upgraden van de leefkwaliteit oppoortuun vinden. En waar wij noodzaak zien van stevige autooverbindingen voor stedelijke (auto)bereikbaarheid en waar HOV-infrastructuur nodig is.

3. **Voetganger centraal:** Nog niet zo heel lang geleden werden voetgangers vooral gezien als winkelend en recreatief publiek. Die zienswijze is sterk veranderd en we weten dat de voetgangers een cruciale rol spelen in het reizen van A naar B. 70% van alle verplaatsingen gaat geheel of gedeeltelijk te voet. Zoals fietsers al lange tijd centraal staan en dat ook blijven, betekent dit dat we ook de voetganger veel meer centraal willen stellen in de keuzes die wij maken. Naast directe routes (zonder barrières), spelen ruimtelijke aantrekkelijke routes (met een menselijk maat) en voorzieningen langs looproutes een hoofdrol. Mensen zijn eerder geneigd om zich te voet te verplaatsen wanneer de openbare ruimte daartoe uitnodigt en er wat te zien en beleven is, dan alleen functioneel van A naar B reizen. Daarin onderscheiden voetgangers zich van andere modaliteiten. Lopen heeft ook verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Goed openbaar vervoer functioneert niet zonder een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Goede bereikbaarheid te voet van openbaar vervoerhaltes en -knooppunten is dus cruciaal. Wij willen in onze mobiliteitsvisie en de nog op te stellen leidraad openbare ruimte erop inzetten dat aantrekkelijke en logische looproutes binnen onze gemeente sterk groeien.
4. **Robuust Openbaar Vervoer:** We moeten naar een OV systeem dat de extra mobiliteit kan opvangen van een groeiende gemeente en daar bovenop een groter aandeel krijgt in de modal split. Dit is een dubbele groeiopgave. In de concept OV-visie die bij onze brief 'Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie' van 13 november 2019 zat, is deze constatering te lezen. We zetten daarom in op een samenhangend openbaar vervoersysteem dat zowel landelijk, regionaal als stedelijk hoogwaardige verbindingen biedt. Vanuit een mix van elkaar aanvullende regionale trein- en busdiensten en stedelijke openbaar vervoer met uitstekende last en first mile oplossingen bedienen wij de regionale mobiliteit. Om de ruimtelijke economische potentie van de gemeente Groningen te benutten is verbeteren van de (inter)nationale spoorverbinding essentieel. Op langere termijn is een internationale Hogesnelheidsverbinding tussen de Randstad, Noord-Nederland en de stad Groningen in het bijzonder en Noord-Duitsland hard nodig. Wij zien op termijn ook kansen om regionale treinreizigers verder de stad in te brengen met intensivering en differentiering van treindiensten en extra stations in de stad. Wij streven een hoogwaardig openbaar vervoersysteem na dat direct, hoogfrequent, snelle routes biedt waarbij het soms noodzakelijk is minder diep dorpen en wijken in te rijden. In concept mobiliteitsvisie die wij nu opstellen willen wij markeren waar ons verkeersnetwerk (H)OV infrastructureel te faciliteren. De contramal van een openbaar vervoersysteem gericht op het bieden van een reëel alternatief voor de auto op belangrijke corridors, is dat we goede oplossingen moeten bieden voor de minder zelfredzame reizigers. Daarbij denken wij dat de grenzen vervagen tussen vraagafhankelijk en regulier openbaar vervoer.
5. **Anders Reizen:** Met een andere balans tussen thuis en op locatie werken of -studeren is er veel te bereiken in verbetering van de leefkwaliteit en bereikbaarheid. Elke dag in de spitsuren reizen kan voor veel sectoren in onze

economie iets worden uit het verleden. Zo ontstaan grote kansen om onze gemeente bereikbaar te houden en worden grootschalige investeringen in infrastructuur minder vanzelfsprekend. Immers, in ons mobiliteitssysteem dimensioneren wij dan veel minder op twee korte piekmomenten in dag, terwijl de rest van de dag het systeem voldoet. Dit geldt zowel voor de belasting van ons autonetwerk, het openbaar vervoer, als voor de drukste fietspaden. Een blijvend omslag in reisgedrag kan zo een cruciale bijdrage leveren aan de doelstellingen van deze concept mobiliteitsvisie. Ons is er veel aangelegen die kansen te verzilveren. Daarmee is het beheersen van verkeerstromen niet een traditionele overheidsverantwoordelijkheid meer en is nauwe samenwerking met bedrijven en (onderwijs)instellingen over reisgedrag van werknemers, bezoekers en studenten cruciaal voor succes.

6. **Deelmobiliteit:** Er ontstaan steeds meer digitale platforms voor mobiliteit. Zo kunnen mensen afhankelijk van de situatie en het moment gebruik maken van een deelauto, (deel)fiets, OV-fiets, deelscooters, openbaar vervoer, taxi, Uber, enzovoort. Daarmee kan er een verschuiving van voertuigbezit naar gebruik plaatsvinden en dus een efficiëntere benutting van voertuigen, infrastructuur en openbare ruimte. Ook verkleint het de vanzelfsprekendheid van de auto als altijd de meest voor de hand liggende optie. Het vinden van een deelvoertuig, het ontgrendelen daarvan en de betaling is tegenwoordig eenvoudig. In de concept mobiliteitsvisie gaan wij deelmobiliteit als goede toevoeging aan het palet van reismogelijkheden zien. Als alternatief voor eigen (eerste, tweede) autobezit en als belangrijke toevoeging in ketenvervoer. Een substantieel aandeel deelauto's voorkomt parkeerdruk en deeltweewielers kunnen de positie van openbaar vervoer verstevigen en het gebruik van P+R verhogen. De stormachtige ontwikkeling van deelmobiliteit concepten komt vanuit de markt. Maar wij menen nu het punt bereikt te hebben dat sturing richting de markt nodig is, zodat deelmobiliteit zich zo ontwikkelt dat het maximaal bijdraagt aan onze centrale opgaven en we het gebruik van de openbare ruimte door deelvoertuigen beheersbaar maken. Deelmobiliteit kan net als de fiets, openbaar vervoer etc. daarmee een eigenstandige plek in ons beleid verwerven.
7. **Anticiperen massa- en snelheidsverschillen fiets:** Het aandeel fietsgebruik is al hoog. Dat koesteren we en willen we laten we groeien door het blijvend verbeteren van het fietsnetwerk en de stallingsvoorzieningen. De Fietsstrategie 2015 staat voor een schaalessprong die nodig is om het toenemend aantal fietsen aan te kunnen. De afgelopen jaren zien we daarbij ook een toenemende verscheidenheid van type fietsen. E-bikes, speed pedelecs en een diversiteit aan type cargobikes zijn sterk in opkomst. Fiets is eigenlijk een verzamelnaam geworden voor een breed scala aan voertuigen. Dit betekent dat op onze fietspaden er grote verschillen ontstaan in massa (gewicht en grootte) en snelheid van fietsen. Samen met de groei van fietsgebruik neemt de druk zo toe dat verbreden van fietspaden op diverse plekken wenselijk is. Alleen fysiek is er niet altijd ruimte om deze extra ruimte voor fietsers aan te bieden. Dat betekent dat menging van verkeer en het dus omlaag

brenge van de snelheid van gemotoriseerd verkeer vaker aan de orde komt. Met de tevredenheid over de al gerealiseerd fietsstraten en de gekozen planvorming voor fietsstraat Korreweg in het achterhoofd is dit een richting die in de Mobiliteitsvisie verder omarmen.

8. **Stedelijke hubs:** In de regio om ons heen verschijnen ze al; mobiliteitshubs. Hubs bieden een gevarieerd aanbod van vervoersmiddelen gecombineerd met aangename verblijfsmogelijkheden. Reizigers hebben bij een hub een palet aan keuzemogelijkheden om eenvoudig over te stappen op een ander vervoersmiddel. Denk aan openbaar vervoer, stallingsvoorzieningen voor fietsen, haltes van de hubtaxi of andersoortige vraagafhankelijk vervoer, standplaats voor taxi's, auto- en/of fietsdelen. Een hub is meer dan een verzamelplaats voor vervoersmiddelen, maar een schakel in een netwerk en maakt ketenvervoer gemakkelijk. Een hub is ook meer dan een op-, uit of overstapplaats van vervoer met comfortabele voorzieningen, zoals goede zitgelegenheid, kiosk, toilet, watertappunt, wifi e.d. Een hub kan uitgroeien tot een sociaaleconomisch knooppunt van een dorp, wijk of regio wanneer deze ook gekoppeld wordt met voorzieningen voor de omgeving. Het fenomeen van hubs is relatief nieuw en volop in ontwikkeling. Er is geen blauwdruk. Er zijn verschillende soorten en maten mobiliteitshubs zoals parkeerhubs (P+R), centrale openbaar vervoer hubs (bij grote openbaarvervoerknooppunten zoals treinstations) of wijkhubs (bijvoorbeeld gecombineerd wijkwinkelcentra). Wij menen dat in ons mobiliteitsbeleid hubs in de stedelijke omgeving goede kansen biedt om ruimte efficiënter te gebruiken en schoner vervoer te doen groeien.
9. **Emissie eisen:** Binnenkort stellen wij emissie eisen aan de voertuigen die de binnenstad mogen bevoorraden. Ook voor scooters verkennen wij de mogelijkheden om fossiele brandstof scooters niet meer in de binnenstad toe te laten. En op termijn ligt ook voor de hand om alle voertuigen in de binnenstad volledig emissie vrij te laten zijn. Wij denken dat, in ons mobiliteitsbeleid, wij vaker op zoek gaan naar meer mogelijkheden om emissievrije voertuigen te bevoordelen in de plekken waar ze mogen zijn ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstof. Zo stimuleren wij de transitie naar een emissievrij wagenpark dat in onze stad rondrijdt. Daar horen uiteraard wel billijke tijdspaden bij zodat de samenleving omschakeltijd heeft naar emissievrije voertuigen.

Gevolgen voor (infrastructuur)projecten

Een aantal infrastructuurprojecten en de mobiliteitsvisie hebben onderlinge afhankelijkheid. Wij menen dat de nieuwe planning van de mobiliteitsvisie voor deze projecten geen onoverkomelijke gevolgen heeft.

Aanpak Oosterhamrikzone

Het vaststellen van het voorlopig ontwerp is afhankelijk gemaakt van de uitkomsten uit de mobiliteitsvisie. In ons coalitieakkoord hebben wij afgesproken in 2021 een afgewogen besluit te nemen over de Oosterhamrikzone. Met het naar buiten brengen

van de concept Mobiliteitsvisie in februari 2021 maken wij ook een keuze over de toekomst van de autoverbinding (en de HOV-as en fietsroutes). De ambtelijke uitwerking van een Voorlopig Ontwerp voor de Oosterhamrikzone kan dan beginnen. Uiteraard vindt definitieve besluitvorming over het voorlopig ontwerp pas plaats na de vaststelling van de mobiliteitsvisie. Inmiddels hebben de bewoners zelf een ontwerp uitgewerkt met hulp van de Studenten Advies Commissie (SAC). De bedoeling was dat dit gelijktijdig opliep met de mobiliteitsvisie. Inmiddels is met de bewoners afgesproken dat zij hun eigen moment kiezen om naar buiten te komen met hun ontwerp.

Fietsstraat Korreweg

De keuze voor een fietsstraat op de Korreweg is in juni 2018 gemaakt onder voorbehoud van een expertmeeting. De expertmeeting gaf geen aanleiding voor heroverweging van de fietsstraat. Een fietsstraat op de Korreweg is daarmee uitgangspunt voor de concept mobiliteitsvisie. De uitkomsten van mobiliteitsvisie over de functie van kruisende wegen op de Korreweg kunnen nog wel invloed hebben op de vormgeving van kruispunten in het definitieve ontwerp.

Fietsoversteek Eikenlaan

Het vraagstuk van de oversteekplaats in de Eikenlaan van de fietsroute naar Zernike is destijds afhankelijk gemaakt van de mobiliteitsvisie en daarmee ‘on hold’ gezet. De huidige situatie (geen voorrang voor fietsers) is weliswaar niet ideaal maar verlangt ook niet op dusdanig korte termijn een besluit dat het niet kan wachten op afronding van de mobiliteitsvisie.

Bruggen Van Starckenborghkanaal

- ***Paddepoelsterbrug:*** Voor deze brug over Van Starckenborghkanaal geldt geen discussie op structuurniveau. Op dit moment speelt de uitwerking in hoogteligging, stedenbouwkundige inpassing e.d. Onze inzet daarbij is een terugkeer van een verbinding over het Van Starckenborghkanaal. Daarmee is de aanwezigheid van brug een uitgangspunt voor de mobiliteitsvisie.
- ***Busbaanbrug:*** We beginnen binnenkort met het regionaal MIRT-onderzoek naar vervanging van de busbaanbrug. Daarna volgt de verkenning, planuitwerking en het realisatiebesluit. De realisatie is niet eerder dan in 2026. De vervanging hangt nauw samen met de gekozen functie van de nieuwe verbinding Oosterhamrikzone: HOV, fiets en/of auto. Voor de zomer 2021 is er geen beslissende keuze nodig.
- ***Gerrit Krolbrug:*** Voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug loopt de planuitwerking. Samen met Rijkswaterstaat werken we in 2021 aan de nieuwe voorkeursvariant. Uitgangspunt is dat er een brug komt en daarmee een gegeven voor de mobiliteitsvisie. De vervanging van de Gerrit Krolbrug hangt wel samen met de uitwerking van de fietsstraat Korreweg. De uitkomsten van de variantenstudie worden in het tweede kwartaal 2021 verwacht. Voor de zomer 2021 is geen beslissende keuze nodig omdat vaststelling van de bestuurlijke voorkeursvariant eind 2021 is gepland.

Westkant stad

De veelheid aan ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant hebben gevolgen voor de bereikbaarheid van het westelijke deel van onze gemeente. Dit pakken we op in diverse verkenningen. Voor de zomer 2021 worden geen beslissende keuzes verwacht.

Samen op weg

Mobiliteit overstijgt per definitie gemeentelijke beheergrenzen. Er moet altijd samenhang zijn met landelijke en regionale wegen en openbaar vervoer en regionale fietspaden. Om onze ambities te verwezenlijken doen we dat in samenwerking met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten binnen de samenwerking van de Regio Groningen Assen. Bij het opstellen van de gemeentelijke concept mobiliteitsvisie zoeken wij nauwgezet de aansluiting op de Netwerkanalyse van Regio Groningen Assen en de Regionale Mobiliteitsstrategie die de provincie Groningen op dit moment opstelt in het kader van het Klimaatakkoord 2019.

Daarnaast vragen de veranderingen in mobiliteit en gedrag samenwerking met de grote werkgevers, onderwijsinstellingen en vertegenwoordigende bedrijvenkoepels. De overgang naar andere mobiliteit betekent namelijk veelal veranderingen in gedrag van forenzen, scholieren, studenten en ook logistieke stromen. Hier is veel winst te halen. Met onder andere campagnes, de wijze van roosteren, werktijdenafspraken, financiële prikkels naar werknemers, maar bijvoorbeeld ook het stimuleren van laadinfrastructuur binnen bedrijven, is er veel te halen. Wij zetten dan ook blijvend in op deze samenwerking. De afgelopen jaren is hier onder de vlag van Groningen Bereikbaar al veel winst behaald en die samenwerking willen we ook naar de toekomst voortzetten en uitbouwen.

Dialogoog met de samenleving

Campagne Groningen Goed op Weg

Ook de samenleving betrekken we bij de mobiliteitsvisie. In een vroeg stadium hebben we de bewoners gevraagd hun beelden bij de toekomst van mobiliteit in Groningen met ons te delen. Vanwege de Covid-19 maatregelen kon dit niet op de oorspronkelijk bedachte manier met een startconferentie, waar een aantal deskundigen uiteenlopende ideeën over mobiliteit zouden inleiden als basis voor een eerste debat met iedereen die geïnteresseerd was. Aansluitend zouden wij diverse kleinschalige dialoogavonden organiseren op locaties verspreid over onze gemeente. In plaats daarvan hebben we de online campagne Groningen Goed Op Weg gedaan. Met relevante belangengroepen en wijkvertegenwoordigers waarvan bekend is dat er actief ideeën leven over mobiliteit is ambtelijk één op één gesprek gevoerd. Ook zijn we aangehaakt bij bestaande overleggen zoals de economische koepel en een werksessie over bereikbaarheid van Zernike Campus.

Van 28 april tot 1 juni 2020 was de campagne Groningen Goed Op Weg. Onder begeleiding van een kort filmpje waarin de uitdagingen voor de toekomst van onze mobiliteit werden aangestipt zijn bewoners gevraagd mee te denken over deze toekomst. Daarbij was ruimte voor allerlei ideeën, suggesties en knelpunten. De centrale vraag was: 'Hoe zorgen we dat Groningen, ook in 2040, een fijne plek is om te wonen, werken en recreëren én ook goed bereikbaar blijft?'. Dit filmpje is meerdere keren geplaatst op onze social media kanalen en er hebben oproepen gestaan in de gemeentelijke nieuwsberichten en in de Gezinsbode. Bewonersorganisaties, ondernemerskoepels en relevante belangenorganisaties zijn per email rechtstreeks geattendeerd op de campagne. In totaal is het filmpje 31.000 keer bekeken.

Ondanks de relatief abstracte vraag zijn er ruim 40 reacties opgehaald. Naast diverse individuele reacties hebben we ook van wijkverenigingen Hoogkerk, Schildersbuurt en Meerdorpen reacties mogen ontvangen. Ook zijn er wijkmobiliteitsplannen van bewonersorganisaties van Vinkhuizen en Paddepoel/ Selwerd/ Tuinwijk bij ons ingebracht. De fietsersbond heeft haar bijdrage geleverd aan de hand van hun Fietsvisie 2040. Het OV consumenten platform had eerder haar visie ingediend gerelateerd aan de concept OV visie destijds. In een aantal gevallen hebben hier aanvullende gesprekken over plaatsgevonden, om zo een beter beeld te krijgen van de aangeleverde visies. Voor de dorpen binnen de voormalige gemeente Ten Boer geldt dat in het kader de versterkingsopgave bij de thematafels al veel is opgehaald. Voor de dorpen in de voormalige gemeente Haren lopen nu diverse participatie momenten in het kader van de Groene Parel.

In de bijlage bij deze brief treft u alle binnengekomen reacties op de campagne Goed op Weg samengevat, gecategoriseerd en geanonimiseerd. De inhoud van reacties varieert sterk. Toch herkennen wij er wel een aantal thema's in. De algemene tendens is de wens dat de auto een minder prominente plek binnen het mobiliteitsnetwerk moet krijgen en het inzetten op andere vormen van mobiliteit zoals fiets, Openbaar Vervoer en deelsystemen. Ook de belangen van voetgangers spelen in veel reacties een grote rol. Bovenal staat de leefkwaliteit en verkeersveiligheid bovenaan en is er de wens hier meer rekening mee te houden in plannen voor ontwikkellocaties en herinrichting van straten en buurten. Met alle terughoudendheid die daarbij hoort gezien de hoeveelheid reacties en ook het abstractieniveau van de vraag die we gesteld hebben, zien wij globaal bevestiging van de veranderende kijk op gemeentelijk mobiliteitsbeleid die zich de afgelopen jaren al aftekenden.

Vervolg

Nadat de concept mobiliteitsvisie door ons is vastgesteld vragen wij alle belanghebbenden om daar een reactie op te geven. Daarbij zetten wij het inwonerspanel "Groningen gehoord" onder andere in. Aan de hand van stellingen vragen we bewoners hun mening op de voorgestelde keuzes in de concept mobiliteitsvisie. Het inwonerspanel is een manier van een grote groep mensen hun mening te peilen maar is niet interactief. Daarom zouden wij graag iedereen de

gelegenheid geven op een interactieve manier met ons het gesprek aan te gaan over de concept mobiliteitsvisie. Daarvoor liggen debatavonden voor de hand in een Covid-19 veilige setting. Daarbij zijn wij uiteraard afhankelijk van hoe de richtlijnen rond Covid-19 zich ontwikkelen of en in welke vorm dit kan. Daarnaast gaan wij met andere overheden, bedrijvenvertegenwoordigers en onze belangrijkste stakeholders het gesprek aan. Tot slot leggen we de concept visie ook ter inzage en stellen we een reactierapport op voor alle formele reacties uit de samenleving. De adviescommissie Verkeer & Vervoer vragen wij om een advies te maken op de concept mobiliteitsvisie. Bij de besluitvorming in uw raad in juni over de definitieve Mobiliteitsvisie voegen wij het reactierapport op de concept visie, het advies van de adviescommissie verkeer en vervoer en de resultaten van het stadspanel bij.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

loco-secretaris,
Bert Popken

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.