

GRONINGEN GOED OP WEG

Mobiliteitsvisie

Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente



INHOUD

Voorwoord	4
1 Inleiding	5
2 Gronings profiel	8
2.1 Traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid	9
2.2 Ontwikkelingen in Groningen	10
2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit	12
3 Nieuwe visie op mobiliteit	14
3.1 Leefkwaliteit	15
3.2 Bereikbaarheid	16
3.2.1 Mobiliteit; motor voor sociaal, maatschappelijk en economisch leven	16
3.2.2 Mobiliteit en openbare ruimte voor iedereen	17
3.3 Nieuwe koers	18
3.3.1 Ruimte voor (auto)verkeer verminderen	19
3.3.2 Ruimte efficiënte, schone en gezonde mobiliteit	20
4 Ruimte voor (auto)verkeer verminderen	22
4.1 Autologica verder loslaten	23
4.2 Doorwaadbare stad	25
4.3 Verkeersveiligheid verhogen	29
4.4 Autoparkeren	33
4.5 Fietsparkeren	36
4.6 Kansen openbare ruimte benutten	39

5	Ruimte efficiënte, schone en gezonde mobiliteit	42
5.1	Verminderen	45
5.1.1	Ruimtelijk beleid	45
5.1.2	Minder en op andere tijden reizen	48
5.2	Veranderen	50
5.2.1	Voetganger	50
5.2.2	050 Fietsstad	52
5.2.3	OV	55
5.2.4	Auto	63
5.2.5	Ketenvervoer en hubs	66
5.2.6	Deelmobiliteit	68
5.2.7	Logistiek	71
5.2.8	Verkeersmanagement en Smart Mobility	74
5.3	Vergroenen	76
5.3.1	Emissievrije voertuigen	77
6	Samen vooruit	79
6.1	Samenwerking	80
6.1.1	Samenwerken met overheidspartners	80
6.1.2	Samenwerken met bedrijven en onderwijsinstellingen	82
6.1.3	Samenwerken met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden	82
6.2	Vervolg: uitvoeringsprogramma	84
	Begrippenlijst	86
	Colofon	87

VOORWOORD

Groningen gaat er anders uitzien: meer ruimte voor groen, ontmoeten, fietsers en voetgangers. Dat betekent meer ruimte om te lopen en te fietsen waardoor het veiliger en prettiger wordt. Ruimte voor ontmoeting of spelende kinderen. Ruimte voor groen voor klimaat en biodiversiteit.

Kortom meer ruimte voor de mensen die hier wonen en werken. Zodat Groningen een bruisende gemeente blijft met een levendige economie en rijke sociale en culturele leven voor de hele regio waar het goed wonen en werken is. Groningen is de gezondste stad van Nederland en dat willen we blijven.

Waar nu nog de auto leidend is bij het maken van keuzes, wordt de kwaliteit van de openbare ruimte leidend. En juist auto's nemen letterlijk en figuurlijk veel openbare ruimte in: rijdend en stilstaand. Ten koste van de ruimte voor een fijne en gezonde leefomgeving. In Groningen durfden we al vaker te kiezen om auto's een stapje terug te laten doen. U kent de voorbeelden. We winnen op het vlak van een fijne leefomgeving dan ook van andere steden. Met deze visie kiezen we overtuigd voor de volgende stap. Kwaliteit van de openbare ruimte is leidend, niet de ruimte voor de auto.

Mobiliteit is onlosmakelijk verweven met ons dagelijkse bestaan van werken, studeren, winkelen, ontspannen, ontmoeten, cultuur beleven en sporten. Mensen en goederen verplaatsen zich elke dag veelvuldig van, naar en door onze gemeente. We lopen tegen de grenzen van de mobiliteit in onze gemeente aan. Groningen groeit en daarmee ook de mobiliteit. Elke dag gaan er 180.000 mensen de gemeente in en ook weer uit. De komende jaren wordt dit alleen maar meer. Daarom geven we andere vervoersvormen dan de auto de prioriteit.

We zijn niet over één nacht ijs gegaan en hebben met veel partijen gesproken. Fantastisch dat zoveel mensen betrokken zijn en hebben meegedaan in de campagne en Groningen Goed op weg en met alle reacties op de concept visie. Er is de komend jaren veel werk aan de winkel. Het vraagt nauwe samenwerking met collega overheden, bedrijven en instellingen, belangenorganisaties en natuurlijk onze inwoners. Ik heb er alle vertrouwen in dat het kan. Hoe? Dat leest u in deze mobiliteitsvisie.

Philip Broeksma
wethouder Verkeer en Vervoer



1

Inleiding

Groningen is de gemeente met de gezondste fysieke leefomgeving in Nederland. In geen stad ter wereld wordt meer gefietst. Ook behoren we tot de koplopers in duurzaam openbaar vervoer. Maar we zijn nog niet klaar. We voegen een nieuw hoofdstuk toe. Dat hoofdstuk begint met deze nieuwe mobiliteitsvisie.

In gemeente Groningen staat leefkwaliteit altijd voorop. We weten dat er een directe relatie is tussen ons welzijn, de manier waarop we onze gemeente vormgeven en de manier waarop we ons in Groningen verplaatsen. Bij een gemeente die groeit naar 250.000 inwoners (of meer!) hoort een vooruitstrevende, doordachte visie op mobiliteit en op het gebruik van de schaarse openbare ruimte. In onze Omgevingsvisie 'Next City' (2018) hebben we bepaald waar we gaan groeien. In deze mobiliteitsvisie en in de nieuwe Ontwerpleidraad Openbare Ruimte werken we uit hoe we dat willen doen.

Van oudsher is Groningen een gemeente waar de fiets de slimste, snelste en meest gezonde manier is om je te verplaatsen. Nu geven we ook de voetganger ruim baan. Fietser én voetganger krijgen letterlijk en figuurlijk veel meer ruimte. Dat gaat ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt. We nemen afscheid van de 'autologica'. Zo noemen we het denken waarbij de auto als vanzelfsprekend centraal staat. In onze binnenstad en het centrum van Haren hebben we deze omslag in denken al een tijd geleden met succes gemaakt. Het loslaten van de autologica omarmen we vanaf nu op nog meer plekken in onze gemeente.

Onze wijken en dorpen worden voor de auto 'doorwaadbaar'. We brengen de maximumsnelheid voor autoverkeer terug naar 30 kilometer per uur op bijna elke weg binnen de bebouwde kom. Langzaam verkeer krijgt meer prioriteit. Verder gaan we verkeersstromen vaker mengen. We verminderen het aantal geparkeerde auto's op straat. Zo creëren we de ruimte om onze straten opnieuw in te richten en verhogen we de verkeersveiligheid. Dat doen we vooral mét bewoners.

2021:



Een straat waar de autologica de uitgangspositie is.

Tegelijkertijd willen we een bereikbare gemeente zijn en blijven. Onze stad trekt dagelijks evenveel bezoekers als er mensen wonen. Dat betekent bijna 360.000 verkeersbewegingen per dag. Mensen komen hier werken, gaan hier naar school, krijgen hier medische zorg, bezoeken winkels, musea of de binnenstad en recreëren in de stad. Het belang om dit dagelijkse samenspel van verkeerstromen de stad in maar ook uit in goede banen te leiden is dus groot. Niet alleen voor onze gemeente maar voor de hele regio. Daarom zetten wij alles op alles om iedereen een ruime keuze aan mobiliteit te bieden. Onze focus ligt daarbij op vervoer dat weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is. Binnen de stad en onze dorpen staan voetgangers en fietsers daarom bovenaan en bij de verbindingen met de regio zetten we fiets en openbaar vervoer voorop.

Groningen is ook een duurzame gemeente. Wij ambiëren dat tussen 2030 en 2035 voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden, de binnenstad niet meer in komen. Om de overstap van fossiel naar elektrisch te faciliteren, plaatsen we laadpunten en zetten we in op voldoende waterstofvulpunten. We omarmen de opkomst van deelmobiliteit: we zetten in op deelfietsen, -scooters en -auto's. Duurzaam, milieuvriendelijk én ruimtebesparend.

In deze mobiliteitsvisie scheppen we de randvoorwaarden voor het Groningen van 2040. Een gemeente die duurzaam bereikbaar is en waarin leefkwaliteit bovenaan staat. Een gemeente met een robuust autonetwerk, ingericht op lagere snelheden. Een gemeente waarin voetgangers en fietsers alle ruimte krijgen, met een stevig en toekomstvast OV-systeem. Een gemeente ook waarin slimme mobiliteitsoplossingen zoals deelmobiliteit gemeengoed zijn en waar experimenten en innovatie een warm welkom krijgen.

Goed op weg naar een leefbare, schone en gezonde gemeente!

2040:



Een straat waar afscheid is genomen van de autologica.

2

Gronings profiel

Typische Groningse keuzes uit het verleden voor verkeersbeleid hebben goed uitgepakt. Mobiliteit is letterlijk en figuurlijk voortdurend in beweging. Een groeiende stad, de klimaatopgave, nieuwe technologische ontwikkelingen en veranderende behoeftes van de samenleving vragen om een herbezinning op ons gemeentelijk beleid.

2.1 Traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid

Groningen staat bekend als een gemeente die het aandurft een vooruitstrevend verkeersbeleid te voeren. Dat is nodig ook, want in de compacte stad is de ruimte schaars.

Groningen is een aantrekkelijke gemeente om te wonen, werken, studeren, ondernemen, bezoeken en recreëren. Dit vindt zijn fundament in doordacht ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De stad is compact, zodat de meeste voorzieningen op fiets- en wandelafstand van elkaar liggen en de noodzaak voor autogebruik dus relatief laag is.

Groningen kent een lange traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. Bekend is nog steeds het verkeerscirculatieplan uit 1977, waarmee Groningen een rigoureuze verandering in de autoverkeercirculatie aandurfde. De dominantie van auto's in het straatbeeld van de binnenstad werd teruggedrongen. Rond de stad kwam een ringweg, zodat (doorgaand) verkeer niet meer dwars door de stad hoefde. Zo kon de binnenstad transformeren naar de levendige 'huiskamer' die het nu is voor stad en regio. In 2002 werd Haren internationaal op de kaart gezet door een transformatie van de dorpskern tot 'shared space'. Dit is een veel nagevolgd concept om doorgaand autoverkeer te combineren met een hoogwaardige verblijfsruimte.

Historisch verkeer op de Grote Markt in Groningen.



Er zijn meer successen. Denk aan onze consistente inzet om de positie van de fiets te versterken. Het resultaat is een opvallend hoog aandeel fietsgebruik van meer dan 60% in alle verplaatsingen. Of denk aan de aanleg en doorontwikkeling van 'parkeren op afstand', met P+R-terreinen aan de randen van de stad. Deze zijn aangesloten op een uitgekend busnetwerk dat de daar geparkeerde automobilisten hoogfrequent verder verdeelt over de stad.

Ook in onze dorpen en het landelijk gebied zetten we samen met onze partners in de regio al jarenlang in op het stimuleren van fietsen en het OV. Stap voor stap is gewerkt aan een Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem. Moderne bussen als Qliners en Q-links verbinden de regionale kernen direct en met een hoge frequentie met de belangrijkste kernen in de stad, daar waar nodig via busbanen. De ontwikkeling van regionale doorfietsroutes maakt dat dorpen ook per (elektrische) fiets comfortabel verbonden zijn met de stad. En om de ringweg als vliegwiel voor onze gemeente en regio te laten functioneren, wordt deze stap voor stap ongelijkvloers gemaakt.

De vraag is of we met de uitdagingen die nu op ons afkomen, nog steeds ver genoeg vooruitkijken. Zeker vanuit het besef dat de uitvoering van mobiliteitsbeleid een lange adem vraagt. Recente projecten zijn immers al vele jaren geleden in gang gezet, zoals de ombouw van de zuidelijke ringweg, de verbouwing van het Hoofdstation, de extra sneltrein naar Leeuwarden, de realisatie van het OV-knooppunt bij UMCG Noord, de ontwikkeling van het P+R-systeem en de fietsenstalling onder de Nieuwe Markt.

2.2 Ontwikkelingen in Groningen

Groningen is een van de sterkste groeiers in inwonertal in Nederland. Dat heeft allerlei gevolgen voor de stad en de dorpen.

Toenemende verkeersdruk

Naar verwachting groeit de gemeente Groningen naar 250.000 inwoners in 2035. Die toename zit nagenoeg geheel in het verstedelijkte deel van de gemeente. De stad breidt fors uit met 20.000 nieuwe woningen. Daarnaast is Groningen een magneet voor bedrijvigheid en dé banenmotor van Noord-Nederland. De komende vijftien jaar komen er naar verwachting 15.000 arbeidsplaatsen bij. Daar komt bij dat de bevolking in de regio juist krimpt. Daardoor worden de voorzieningen in de stad nog belangrijker voor de regio.

Kortom: Groningen kan rekenen op extra inwoners en extra bezoekers. Dat betekent ook extra mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente en dus meer rondrijdende en geparkeerde voertuigen. Nu al zijn er dagelijks circa 360.000 verkeersbewegingen tussen Groningen en de omliggende regio. Deze pendel gaat dus verder groeien.

Effecten bereikbaarheid

Deze verwachte groei zet de bereikbaarheid van Groningen verder onder druk. Nu al leidt de verkeersdruk tot opstoppen op de weg, overvolle bussen, drukte op de fietspaden en meer onveilige situaties. In de toekomst nemen deze knelpunten toe. Op veel plekken hebben we al maatregelen genomen, maar we verwachten dat we steeds vaker tegen de grenzen van de capaciteit van ons vervoerssysteem aanlopen. Zo boet Groningen aan aantrekkingskracht in.

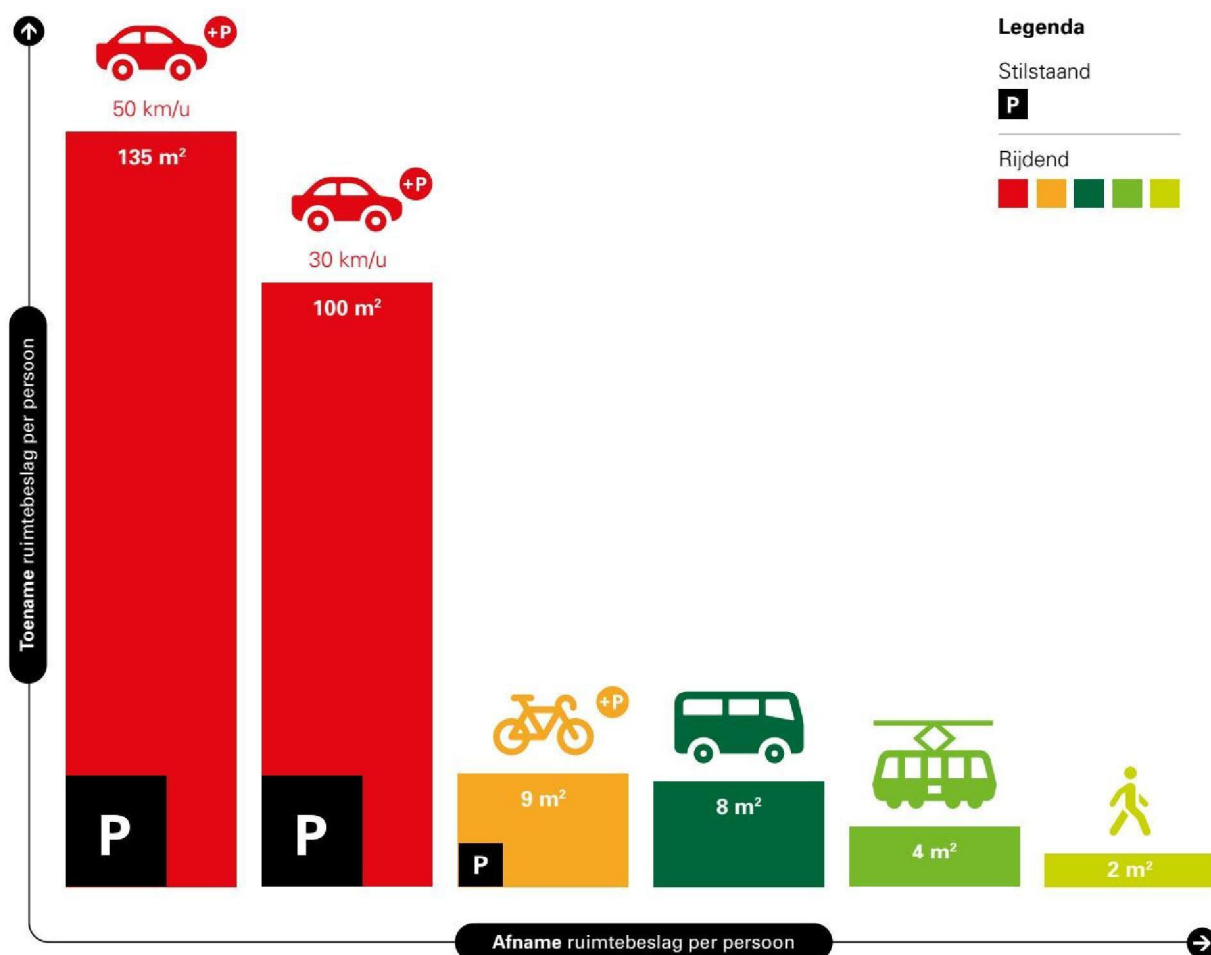
Effecten leefkwaliteit

Steeds meer wordt de schaarse ruimte in de stad opgeëist door het verkeer. Van alle vervoersvormen neemt de auto verreweg de meeste ruimte in, zowel stilstaand als rijdend (zie afbeelding 1). Mensen die per auto reizen, hebben veel meer ruimte nodig dan reizigers per fiets, bus, trein en lopend. Automobilisten vragen daarnaast ruimte voor parkeren. Zonder ingrijpen neemt in onze gemeente, en dan vooral de stad, het ruimtebeslag door het (auto)verkeer fors toe. Dat belemmert ons in onze ambities om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen, gelegenheid voor ontmoeten en verblijven.

Al dat verkeer zorgt ook voor meer geluid, een slechtere luchtkwaliteit, een daling van de verkeersveiligheid. Als we niet anders omgaan met onze mobiliteit, verslechtert onze leefkwaliteit en boet Groningen ook hierop aan aantrekkingskracht in.

Kortom we moeten duidelijke keuzes maken hoe wij de mobiliteit van, naar en binnen onze gemeente organiseren in een sterk groeiende stad die en goed bereikbaar blijft en hoge leefkwaliteit kent.

Ruimtebeslag per persoon



Afbeelding 1: Ruimtebeslag per persoon reizend per auto, fiets, bus, trein en lopend. Zwart is stilstaand en rood is rijdend.

Bron: Goudappel Coffeng

2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit

De laatste jaren is het keuzepalet aan vervoersmogelijkheden aan het veranderen.

Meer variëteit aan fietsen

De laatste jaren is er een enorme toename van elektrische fietsen (e-bikes en speed pedelecs). Dankzij zijn hogere snelheid en de beperkte inspanning die voor het fietsen nodig is, is de elektrische fiets geschikt voor regionale reisafstanden. Ouderen blijven dankzij de elektrische fiets langer mobiel. Ook zien we dat logistiek per (elektrische) (bak)fiets steeds meer gemeengoed wordt. Door deze variëteit aan fietsen, nemen op het fietspad de verschillen in snelheid en massa toe. Dat leidt soms tot onveilige situaties.

Digitalisering verandert vervoer

De doorgaande ontwikkeling van digitalisering verandert onze reisbehoefte en de manier waarop we reizen.

➤ *Thuiswerken wordt gemakkelijker*

Onlinevoorzieningen om thuis te werken of te studeren waren er al langer, maar de Covid-19-crisis heeft een flinke zet gegeven aan het gebruik ervan. Het aandeel online werken en leren zal de komende jaren groter zijn dan we tot voor kort reëel vonden. Dit kan leiden tot het verminderen van mobiliteit en het afvlakken van de piekmomenten in stedelijke mobiliteit.

➤ *Ketenvervoer en deelmobiliteit wordt aantrekkelijker*

Technologie biedt kansen om meerdere voertuigen voor één reis te gebruiken (ketenvervoer). Wie van A naar B reist, kan met de mobiele telefoon in een hand omdraai zijn reis plannen, vervoersmiddelen reserveren en gebruiken, en dus zo reisgedrag aanpassen op de actuele situatie. Digitalisering maakt het mogelijk om eenvoudig deelauto's, -scooters en -fietsen te vinden, te reserveren, te ontgrendelen en te betalen. Hierdoor is het delen van voertuigen een stuk gebruiksvriendelijker geworden en is mobiliteit minder afhankelijk van het eigen bezit van een voertuig. Reizigers hebben meer reismogelijkheden gekregen en zijn flexibeler in hun reiskeuzes dan we een paar jaar geleden voor mogelijk hielden.

➤ *Logistiek wordt efficiënter en flexibeler*

Door innovatieve digitale ondersteuning van logistieke processen kunnen ladingen beter worden gebundeld dan voorheen en gaat de beladingsgraad van voertuigen omhoog. Ook overslag op hubs aan de rand van (binnen)steden naar kleinere en schone voertuigen wordt daarmee geoptimaliseerd. Zo ontstaat betrouwbaar en efficiënt transport en zullen er kansen ontstaan om logistieke processen beter aan te passen aan toegangs- en emissie-eisen voor wegen vanuit wegbeheerders. Digitalisering van logistiek leidt zo tot reductie van kosten en emissies.

Voertuigen worden duurzamer

De industrie investeert miljarden euro's in de productie van elektrische auto's, bussen en scooters. Daarnaast komen er steeds meer oplossingen om op waterstof te rijden. In Nederland willen we dat er vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die op benzine of diesel rijden. In 2050 zijn voertuigen op fossiele brandstof van onze wegen verboden. De grootste uitdaging voor ons ligt erin dat al deze voertuigen altijd kunnen opladen of waterstof kunnen tanken. Het aanbod van laadinfrastructuur moet dus meegroeien evenals het aanbod van tanklocaties voor de energiedrager van groene waterstof.



Naar het werk op de speedpedelec.

3

Nieuwe visie op mobiliteit

Op weg naar 2040 maken we nieuwe keuzes. Keuzes die de toekomstige bereikbaarheid van Groningen versterken en tegelijkertijd de leefkwaliteit verbeteren.

3.1 Leefkwaliteit

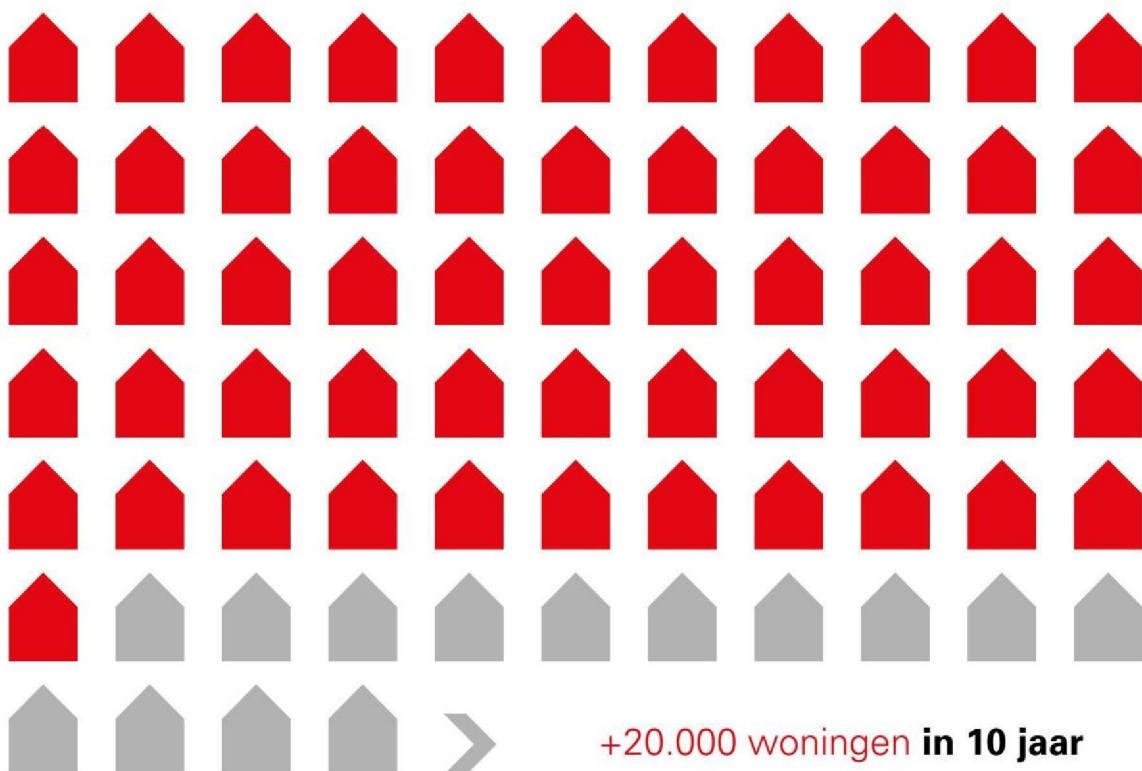
De kwaliteiten van Groningen zijn alom bekend. Groningen is compact, heeft een hoge leefkwaliteit, kent de gezondste leefomgeving van Nederland en telt het hoogste aandeel fietsers ter wereld.

Leefkwaliteit is de mate waarin bewoners en gebruikers de woon- en leefomgeving waarderen. Concreet gaat het om veilige en voldoende bewegingsruimte om te lopen, maar ook voor ontmoeting en spelen. Het gaat over hoeveel groen er aanwezig is. Over welke kansen er zijn om water, architectuur of cultuurhistorie te beleven. En ook om zo min mogelijk luchtvervuiling of geluidsoverlast.

De cruciale vraag is hoe we Groningen én bereikbaar én leefbaar én aantrekkelijk kunnen houden nu de stad blijft groeien. Met het Rijk hebben we afgesproken dat er de komende tien jaar 20.000 woningen worden bijgebouwd. Dat is een vijfde van de huidige woningvoorraad erbij. Dat is goed nieuws, maar het betekent ook dat meer inwoners (en bezoekers) gebruik willen maken van onze openbare ruimte. Die openbare ruimte groeit in de bestaande stad niet mee. De stad verdicht dus. De druk op de openbare ruimte neemt daardoor steeds verder toe.

Dat dwingt ons tot nieuwe keuzes. 'Leefkwaliteit' is daarbij leidend in alles wat we doen en moet bij alle ontwerp-vraagstukken de toetssteen zijn. We willen dat onze openbare ruimte veilig en toegankelijk is. En ook geschikt is om elkaar te ontmoeten, te sporten en te spelen. Zo versterkt de openbare ruimte de sociale samenhang en draagt het bij aan leefbaarheid en klimaatadaptatie. Hiermee sluiten we aan bij wat veel bewoners van Groningen belangrijk vinden.

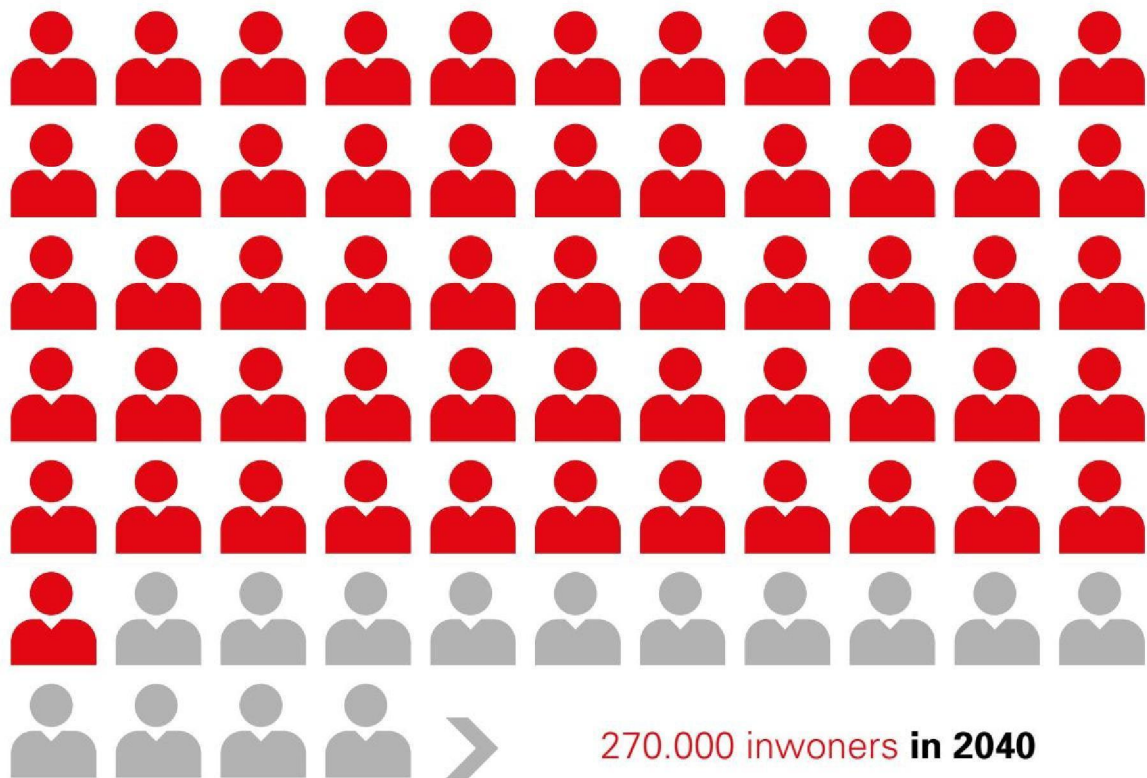
Dat betekent dat we kiezen om minder ruimte te geven aan (auto)verkeer, rijdend maar zeker ook geparkeerd. Zo kunnen we de openbare ruimte herwinnen en anders inrichten.



 Woningen Groningen 2021

 Verwachte toename woningen Groningen 2035

3.2 Bereikbaarheid



Inwoners Groningen 2021



Verwachte toename inwoners Groningen 2040

3.2.1 Mobiliteit; motor voor sociaal, maatschappelijk en economisch leven

Bereikbaarheid blijft in onze ogen cruciaal voor het functioneren van onze samenleving.

Bereikbaarheid is de mate waarin mensen en goederen binnen een billijke reistijd en met enige gemak op bestemmingen kunnen komen. En dat met een vervoerswijze die past bij de locatie en de aard van de activiteit op de bestemming. Dat betekent lopen, fiets of OV als het kan en auto als het moet. Bereikbaarheid is een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Het verschilt per sector welke vorm van bereikbaarheid essentieel is. Bijvoorbeeld bij de sectoren 'diensten' en 'onderwijs' is het haalbaar om sterk in te zetten op de fiets, het OV en deelmobiliteit. Daar staat tegenover dat de logistieke dienstverlening, de groothandel en de maakindustrie goed verbonden moeten blijven met het autowegennet. Net zo goed is bereikbaarheid een vestigingsvoorwaarde voor onze bewoners. Een bloeiend economisch, sociaal en cultureel leven vraagt dat mensen elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Ook de aanwezigheid van voorzieningen en goede mogelijkheden om deze te bereiken, maken de stad aantrekkelijk. Ook zetten we ons in om reizen betaalbaar te houden.

Het functioneren van het verkeerssysteem binnen onze gemeentegrens is niet alleen voor onze eigen bewoners belangrijk, maar ook voor mensen uit de regio. De stad biedt voor een groot omliggend gebied werkgelegenheid, onderwijs, cultuur en maatschappelijke voorzieningen. Bovendien werkt een deel van onze inwoners in de omliggende gemeenten. Deze relaties leiden tot mobiliteit. Groningen is een prominent onderdeel van dit regionale daily urban system. We beseffen dat onze keuzes op gebied van mobiliteit naast onze eigen inwoners veelal ook invloed hebben op inwoners van de regio. Dit zien we terug in het belang van regionale fietsverbindingen en openbaar-vervoer-verbindingen (tot in de stad) en het belang van een vlotte doorstroming op de ringweg van Groningen. Ook vanuit de regio, de rest van Nederland en internationaal willen we goed bereikbaar zijn. Groningen heeft, als zesde stad van Nederland, veel te bieden. Een uitstekende aansluiting op bestaande regionale, nationale en internationale weg- en treinverbindingen en zo dus met andere landsdelen en Europese regio's is dan onontbeerlijk.

3.2.2 Mobiliteit en openbare ruimte voor iedereen

Iedereen moet gemakkelijk kunnen reizen. Reizigers die, om wat voor reden dan ook, niet of minder makkelijk zelfstandig autorijden, fietsen of per OV reizen, bieden wij afdoende alternatieven.

Voor ouderen en mensen met een handicap is lopen, fietsen of reizen met het regulier OV niet altijd mogelijk of wenselijk. Ook is zelfstandig reizen met een auto soms geen optie. Wij vinden dat in Groningen iedereen deel moet kunnen nemen aan het maatschappelijke leven. Goede mobiliteit voor iedereen is daarvoor een randvoorwaarde, ook voor deze doelgroep.

Wij zetten ons daarom in op het toegankelijk houden van de buitenruimte en het bieden van voldoende alternatieven voor deze groepen om te reizen. Dat betekent dat wij onze openbare ruimte zo inrichten dat deze bijvoorbeeld zoveel mogelijk obstakelvrij is en voorzieningen heeft voor het geleiden van blinden en slechtzienden. En zorgen dat er genoeg ruimte is voor én rustige én snelle fietsers. En dat wij bijvoorbeeld werken aan vormen van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer voor wie reizen met regulier OV lastig is. En dat we voor gehandicapten parkeerplaatsen bieden op redelijke afstand van bestemmingen. Binnen de verschillende thema's in deze visie komen we daar op terug.

Een toegankelijke gemeente is belangrijk voor iedereen.



3.3 Nieuwe koers

Ons vooruitstrevende verkeersbeleid heeft ons veel gebracht. Daar voegen we een logische stap aan toe: we geven leefkwaliteit in onze openbare ruimte voorrang op verkeersruimte.

We staan voor de opgave om zowel de bereikbaarheid te behouden als de leefkwaliteit te versterken. Daarom stellen we onszelf in deze mobiliteitsvisie twee doelen

- 1 Creëren van leefbare en aantrekkelijke straten door ruimte voor (auto)verkeer te verminderen.
- 2 Verplaatsingsgedrag veranderen naar ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer.

Deze twee doelen vormen het hart van deze mobiliteitsvisie. Ze sluiten naadloos aan op de ambities die we hebben geformuleerd in onze omgevingsvisie The Next City (2018).

Ambities Next City	Opgave mobiliteit	Koersverandering
Leefkomgeving voorop	Herwinnen openbare ruimte op verkeer	1. Kiezen voor leefomgeving Verlaging dominantie (auto)verkeer in openbare ruimte
Emissievrije samenleving	Vervoer zonder uitstoot CO ₂ en luchtvervuiling en minder geluid	
Uitstekend economisch, maatschappelijk en cultureel leven	Uitstekende bereikbaarheid voor iedereen	2. Veranderen verplaatsingsgedrag Transitie naar minder, ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer

3.3.1 Ruimte voor (auto)verkeer verminderen

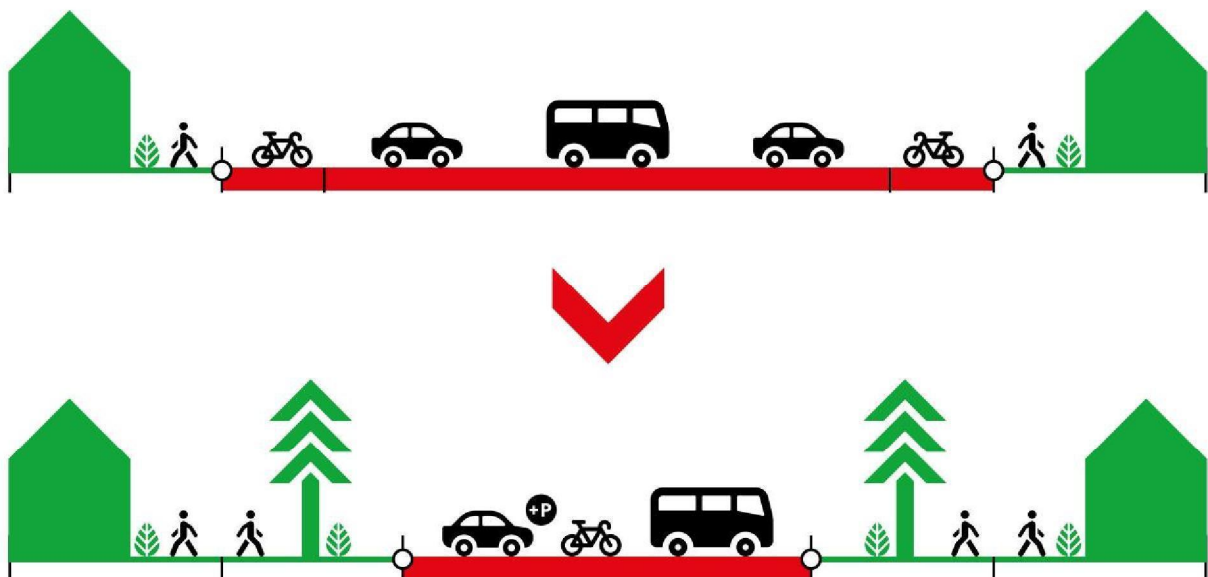
De leefkwaliteit in onze gemeente is hoog. Maar door de toenemende mobiliteit komt deze onder druk te staan. Dat vinden we onacceptabel. We willen op meer plekken de dominantie van het (auto)verkeer in onze straten terugdringen.

We gaan in Groningen de ruimte voor verkeer inperken. Dat doen we vooral door de vervoersvorm die verreweg de meeste ruimte inneemt, de auto, op meer plekken terug te dringen. We verlagen daarom de snelheid waarmee auto's zich door de stad bewegen, vooral op plekken waar de leefkwaliteit onder druk staat. Dit verlaagt geluidshinder, biedt kansen fijnstof te beperken en zorgt voor een rustiger verkeersbeeld en verbetert de verkeersveiligheid. Ook het parkeren op straat willen we verminderen.

Zo herwinnen we openbare ruimte. Deze herwonnen ruimte komt ten gunste aan wandelen, fietsen, spelen, sporten, ontmoeten en beleven. Verder kunnen we een deel van de huidige verkeers- en parkeerruimte ontstensen en hier bomen en groen aanplanten. Dit maakt de straten en wegen aantrekkelijker. Bovendien gaan we hiermee hittestress en wateroverlast tegen en dragen we dus bij aan een klimaatbestendige gemeente.

In hoofdstuk 4 beschrijven we hoe we de ruimte voor verkeer in onze gemeente willen terugdringen.

Afscheid van de autologica



3.3.2 Ruimte efficiënte, schone en gezonde mobiliteit

We verplaatsen ons veel en ook nog eens vaak tegelijk. Mobiliteit is belangrijk want het maakt onze samenleving. Wij willen dan ook dat wij een goed bereikbare gemeente zijn en blijven. Daarbij kiezen we expliciet voor mobiliteit die weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is.

Die verandering in mobiliteit willen bereiken via een drietrapsraket:

- verminderen;
- en/of veranderen;
- en/of vergroenen.

Verminderen

We zetten in op zo min mogelijk groei van mobiliteit ter voorkoming van een te hoge verkeersdruk in onze stad en dorpskernen. Dat betekent: minder reizen, kortere afstanden en minder in de spits, en dat alles voor zowel personen als goederen. Immers, een reis die niet gemaakt is, neemt geen ruimte in beslag en is duurzaam. En hoe korter de reisafstanden, hoe minder nadelige effecten er zijn.

We kunnen dit beïnvloeden met onze keuzes voor de verdeling van wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Bijvoorbeeld, hoe dichter bij je de boodschappen kunt doen, hoe minder ver je hoeft te reizen. Ook gaat het hier om 'Anders Reizen'. Meer thuiswerken en thuis studeren of niet meer in de spits reizen, ontlast de druk op het mobiliteitssysteem.

Veranderen

Naast verminderen zetten we in op het veranderen van de mobiliteit naar minder ruimte-innemende en schone vervoerswijzen. Voor verplaatsingen binnen de stad en onze dorpen willen we naast de fiets ook het lopen stimuleren. Lopen en fietsen vragen relatief weinig ruimte en zijn gezond en schoon. Voor verplaatsingen over grotere afstanden, zoals van de regio naar de stad en vice versa staan het OV en ketenmobiliteit bovenaan. Ook het OV vraagt per reiziger veel minder ruimte en kent veel minder uitstoot dan de auto.

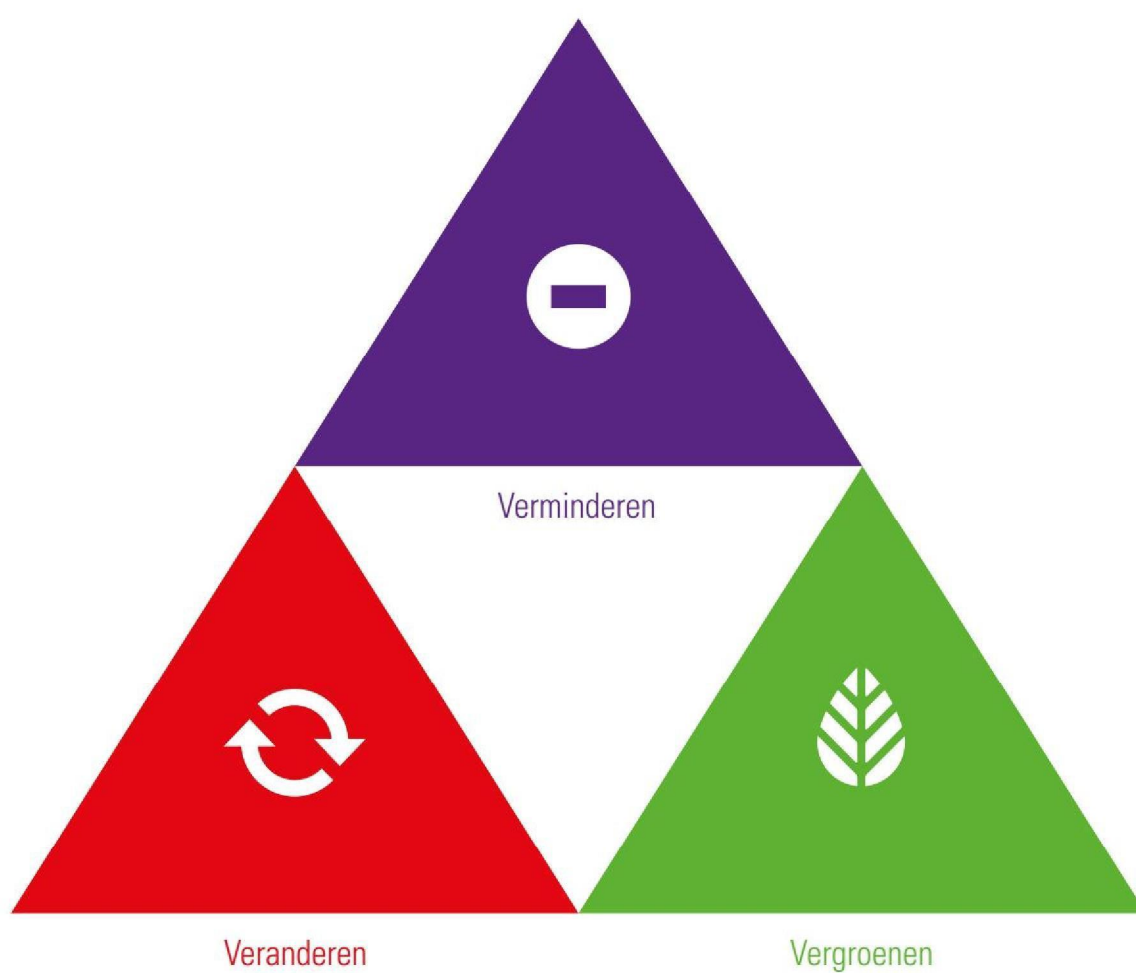
Om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden, kiezen we voor, en investeren we in, veilige en aantrekkelijke voetgangersvoorzieningen, uitstekende fietsinfrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer. Ook faciliteren en stimuleren we keten- en deelmobiliteit. Zo houden we onze gemeente goed bereikbaar en verhogen we tegelijkertijd de leefkwaliteit. De dominante positie van het autoverkeer verliest hiermee zijn vanzelfsprekendheid. Aan de andere kant zijn en blijven auto's in onze dunbevolkte regio vaak een voor de hand liggende optie.

Vergroenen

Als er toch gereisd wordt met een gemotoriseerd voertuig, dan bij voorkeur emissievrij. Dat betekent aangedreven via een batterij of met een duurzame energiedrager zoals waterstof. Dat komt de leefkwaliteit in onze gemeente ten goede.

We zetten ons ervoor in dat deze overgang naar schone voertuigen snel verloopt. We bieden voldoende openbare laadpalen aan voor elektrische auto's en waterstofvulpunten. Ook stellen we regels aan het gebruik van onze wegen en de openbare ruimte ten gunste van emissievrije voertuigen.

In hoofdstuk 5 beschrijven we hoe we deze mobiliteitstransitie vorm willen geven.



4

Ruimte voor (auto)verkeer verminderen

De auto is de vervoersvorm die verreweg de meeste ruimte inneemt. Nu het autoverkeer blijft groeien en de ruimte in onze gemeente schaarser wordt, moeten we duidelijke keuzes maken.

We volgen hierin vijf sporen:

Autologica loslaten (paragraaf 4.1);

Doorwaadbare stad (paragraaf 4.2.)

Verkeersveiligheid verhogen (paragraaf 4.3);

Autoparkeerdruk aanpakken (paragraaf 4.4);

Fietsparkeerdruk aanpakken (paragraaf 4.5);

Kansen openbare ruimte benutten (paragraaf 4.6).

4.1 Autologica verder loslaten

In deze mobiliteitsvisie maken we een omslag in denken. We nemen op veel meer plekken afscheid van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop we onze ruimtes inrichten.

Sinds de jaren 50 is overal in de wereld autobezit en -gebruik hard gegroeid. Daarmee groeide ook de 'autologica' bij het inrichten van wegen. Wegen werden zo ingedeeld dat auto's goed konden doorrijden. Fietzers en voetgangers werden steeds vaker 'veilig' gescheiden van snel rijdende auto's, ook in stedelijke omgevingen.

Deze autologica heeft ertoe geleid dat het autoverkeer veel ruimte kreeg. Het toewijzen van eigen domeinen aan verschillende verkeerssoorten heeft als gevolg dat relatief veel openbare ruimte verhard is. Daar waar de ruimte schaars is, veelal in de bebouwde kom, zijn voetgangers en fietsers soms aangewezen op de beperkte ruimte die overblijft voor trottoirs en fietspaden.

Daarmee staat de kwaliteit, het comfort en de aantrekkelijkheid om te lopen en fietsen onder druk. Het belang van voetgangers en fietsers combineert niet met snel rijdende auto's. En daar waar verkeerssoorten 'veilig' gescheiden zijn in de bebouwde omgeving, zijn nog altijd veel overstekende en kruisende voetgangers en fietsers aanwezig. Daarmee blijft snel rijdend autoverkeer een negatieve factor voor de verkeersveiligheid. Wij willen dan ook de dominantie van auto's op onze wegen verder verminderen en vooral de snelheid verlagen zodat auto's te gast zijn in onze stads- en dorpskernen.

Ook in 1994 kozen we voor minder ruimte voor autoverkeer in het Noorderplantsoen.



Griffeweg

Van 50 naar 30 km/u



Huidige situatie



Inspiratiebeeld

De ringweg en de hoofdwegen verbinden de stad en de regio aan elkaar en werken ook het doorgaande autoverkeer af dat onze stad passeert. Wij hechten eraan dat deze wegen goed doorstromen. Natuurlijk om de autobereikbaarheid te garanderen voor degenen die daarvan afhankelijk zijn zoals regionaal verkeer dat de stad passeert, maar ook om ervoor te zorgen dat autoverkeer geen aanleiding heeft routes te zoeken door onze wijken en dorpen. Als je eenmaal de hoofdwegen hebt verlaten dat je met de auto bijna overal kunt komen in onze gemeente, maar we vinden het niet vanzelfsprekend dat dat ook altijd zo snel mogelijk moet kunnen.

Deze omslag in denken komt niet uit de lucht vallen. Al sinds de jaren zeventig geven we op veel plekken prioriteit aan voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld met het Verkeerscirculatieplan (VCP) uit 1977 in onze binnenstad. Toch vinden we dat er in onze gemeente nog te veel wegen zijn waar de autologica heerst. Het is hoog tijd voor een stevige volgende stap in het afscheid nemen van de autologica.

4.2 Doorwaadbare stad

We kiezen in Groningen nu voor een 'doorwaadbare' stad. Dat is een stad waarin de fiets of te voet de makkelijkste optie is om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar we willen niet dat dat vanzelfsprekend zo snel mogelijk moet kunnen.

In principe wordt op alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid verlaagd tot 30 km/uur, tenzij er een aanleiding is om deze 50 km/uur te houden. Ook is het ons doel dat het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen rijdt en niet dwars door de stad, door de wijken en onze dorpen.

Wij willen dat iedere wijk via zijn eigen aansluiting van en naar de ringweg rijdt en niet via omliggende wijken. Een snelheidsverlaging van wegen werkt daarbij goed. Maar enkele knips zijn ook nodig om dit te bereiken. Een belangrijke verandering ten opzichte van nu is dat in de filosofie van de doorwaadbare stad er geen plek meer is voor de Diepenring als binnenstedelijke verdeelring. En tot slot is belangrijk dat de ringwegen goed doorstromen om zo aantrekkelijk te zijn als verdeelring voor het stedelijke autoverkeer en als alternatief voor routes door de stad, de wijken en de dorpskernen.

Op dit moment geldt op circa 70 kilometer van onze wegen binnen de ringweg een maximale snelheid van 50 km/u. Onze ambitie is om hier de komende jaren het aantal kilometer wegen waar 50 km/u geldt te laten afnemen met circa 40%. We willen hiermee bereiken dat er meer ruimte komt voor andere functies dan autoverkeer.

De doorwaadbare stad leidt tot:

- het herwinnen van openbare ruimte op het verkeer;
- een openbare ruimte met meer ruimtelijke kwaliteit en groen, die meer klimaatadaptief is en een prettiger verblijfsklimaat kent;
- meer ruimte voor voetgangers;
- meer ruimte voor het fietsverkeer;
- minder overlast van geluid en luchtverontreiniging;
- meer verkeersveiligheid, veiliger en makkelijker oversteken.

In deze veranderende blik op de indeling van maximumsnelheden in stedelijk gebied staan we niet alleen. In steeds meer (Europese) steden zijn plannen gemaakt of al concrete stappen gezet om de snelheid van het autoverkeer terug te dringen. Waardoor auto's niet te hard kunnen rijden.

De doorwaadbare stad gaat niet alleen om het aanwijzen van die wegen die in snelheid dalen en waar we de auto te gast verklaren. Het legt omgekeerd ook vast welke wegen belangrijk blijven voor de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer. Zo vinden wij het belangrijk dat de ringweg en (provinciale) hoofdwegen altijd goed functioneren. Natuurlijk om de autobereikbaarheid te garanderen voor zij die daarvan afhankelijk zijn en om ervoor te zorgen dat autoverkeer geen aanleiding heeft routes te zoeken door onze wijken en dorpen. Ook enkele gemeentelijke wegen verlangen in dit kader een vlotte verkeersafwikkeling voor auto's of vervullen een belangrijke functie voor het OV. Wij wijzen dus ook 50 km/uur-wegen aan waar auto's hun eigen domein hebben, separaat van de fietsers en voetgangers.

Op sommige 50 km/uur-wegen gaan we korte trajecten aanwijzen waar de auto niet voorop staat, maar de fietsers of de voetgangers. Bijvoorbeeld in de buurt van winkelcentra, waar veel voetgangers zijn. Met het oog op het verblijfsklimaat is de auto (en bus) hier over een korte afstand 'te gast'. Het centrum van Haren is zo'n omgeving waar het afwikkelen van relatief veel autoverkeer wordt gecombineerd met aandacht voor het verblijfsklimaat en is daarmee een goed voorbeeld van doorwaadbaarheid.

Bij deze visie hoort het document 'Netwerk Doorwaadbare Stad 2040'. Hierin beschrijven we het concept van de doorwaadbare stad, de gewenste hiërarchie van ons wegennet in 2040 en wat dit betekent voor de wegen en straten binnen onze gemeente. Hiermee leggen wij een nieuw kader vast voor de ontwikkeling van ons wegennet tot 2040.

Wat is onze opgave?

- Netwerk doorwaadbare stad maken

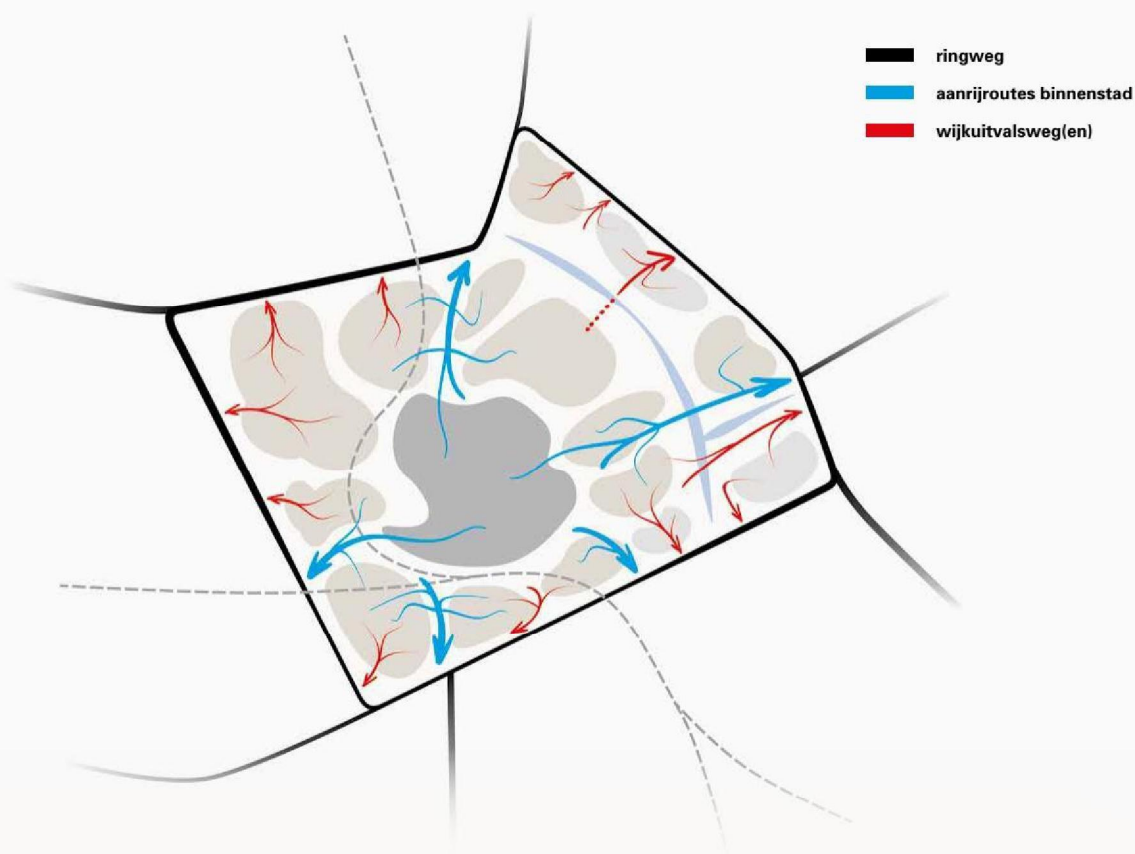
Netwerk doorwaadbare stad maken

Het liefst hebben we dat weggebruikers zich als vanzelfsprekend aan de nieuwe maximumsnelheid houden. Maar het is bekend dat automobilisten door de inrichting van de weg ook een 'logische maximumsnelheid' ervaren. We zijn er dus niet met het plaatsen van enkel 30 km/uur-borden. Weggebruikers zijn eerder geneigd hun snelheid aan te passen aan dit gevoel, dan aan de formele maximumsnelheid. Wegen waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd, willen we herinrichten, zodat de weg beter aansluit bij de woon- en leefomgeving en de automobilist de nieuwe snelheid als passend ervaart. En op een aantal plekken zorgen we dat doorgaand autoverkeer door en tussen wijken niet meer kan rijden door het maken van een knip. Elke weg en gebied is daarbij uniek en vraagt om maatwerk. Dit is een flinke opgave voor de komende jaren, waar ook de nodige financiële middelen mee gemoeid zijn. We beseffen dat de overgang naar de doorwaadbare stad een langjarige opgave is.

Tegelijkertijd willen we wel onderzoeken hoe wij de verandering naar meer 30 km/h eerder kunnen inzetten. Mogelijk dat met kleinschalige maatregelen (vooruitlopend op definitieve herinrichting), gecombineerd met gerichte communicatiecampagnes, ontwikkelingen in voertuig techniek (ISA) waardoor auto's niet te hard rijden en een andere benadering van handhaving we toch eerder de snelheid kunnen verlagen.

De opgave voor Groningen om meer naar 30 km/h over te stappen is niet uniek. We kunnen daarbij leren van anderen die dezelfde opgave hebben. We houden nauwlettend de landelijk toenemende roep in de gaten om binnen de bebouwde kom de snelheid van 30 km/uur de norm te maken in de gaten en hoe in andere steden wordt gewerkt aan het (snel) doorvoeren van meer 30 km/h wegen.

Doorwaadbare stad



Autologica

Stedelijke bijkomende wegen 30 km/u tenzij...

- dichtbij ringweg en provinciale wegen
- stedelijke verbindingswegen
- dragende OV-route
- bedrijventerreinen

Gemeentelijke landelijke wegen 60 km/u

Diepenring geen autoverdeel- en parkeerring

Voorkomen interwijk autoverkeer (enkele knips)

wijkuitvals- weg(en) ringweg aanliggende wijken 50 uitdovend naar 30 km/u

Aanrijroutes ringweg - rand binnenstad, parkeergarages 50 km/u

Ringweg stedelijke en regionale autoverdeelring

Menselijke maat

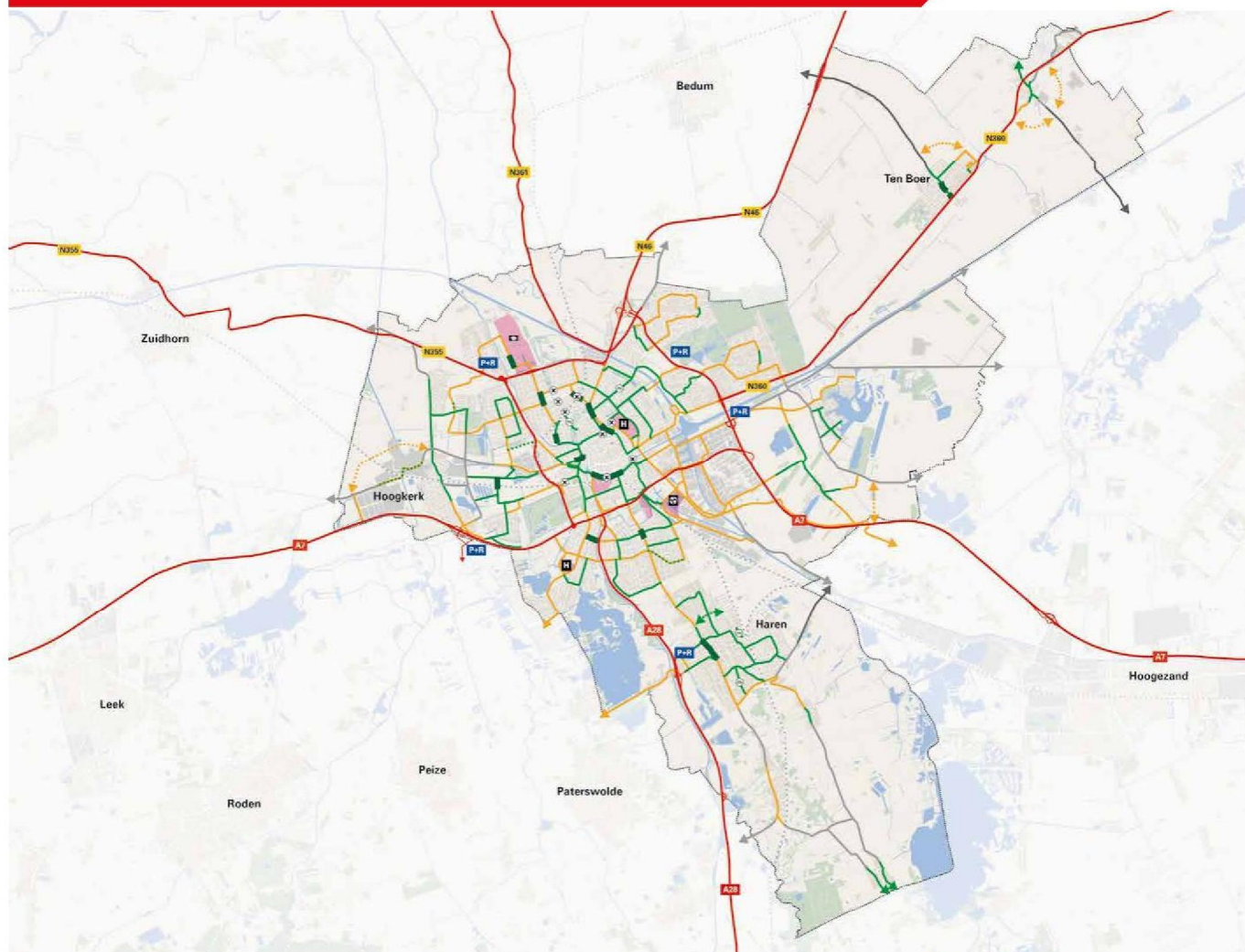
Figuur 1 Schematische weergave Doorwaadbare stad.

Voor hulpdiensten is het essentieel om snel bij een calamiteit te komen. Dat kan conflicteren met een wegennet dat niet meer ingericht is op het vlot door laten rijden van auto's. Dit vraagt in de uitwerking bijzondere aandacht want wij willen de veiligheid die onze hulp- en nooddiensten bieden blijven garanderen. De wijze waarop de doorwaadbare stad wordt vormgegeven en wegen ingericht is hierin bepalend. De voorgestelde knips in het netwerk geven we in ieder geval dusdanig vorm dat hulpdiensten ze kunnen passeren. Wij betrekken de hulpdiensten nauw bij de uitwerking van de doorwaadbare stad.

We stellen in 2022 een uitvoeringsprogramma op waarin we concreet uitwerking geven aan het Netwerk Doorwaadbare Stad.

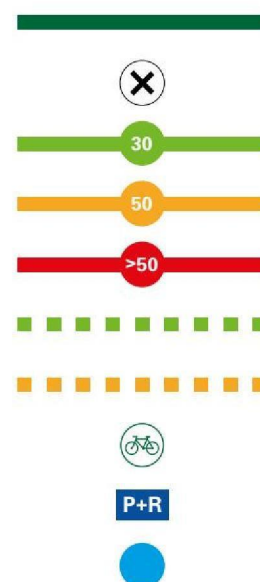
Doorwaadbare stad

Netwerk 2040



LEGENDA

- Belevingsplekken
- Voorgenomen knip in autonetwerk
- Buurtstraten (30 km/h)
- Verbindingswegen (50 km/h)
- Ring/Hoofdwegen (>50 km/h)
- Verkenning toekomstige buurtstraten (30 km/h)
- Verkenning toekomstige verbindingswegen (50 km/h)
- Fietsstraat
- Parkeren + Reizen (P+R)
- Parkeergarages



4.3 Verkeersveiligheid verhogen

Ieder slachtoffer in het verkeer is er één te veel. We streven na, net als de nationale ambitie, dat het aantal ernstige verkeersongevallen naar nul gaat.

Binnen onze gemeente vinden ongevallen plaats, soms met letsel en helaas ook met dodelijke afloop. In de afgelopen zes jaar zijn in de gemeente Groningen jaarlijks gemiddeld 1.100 ongevallen op gemeentelijke wegen door de politie geregistreerd. Per jaar belanden circa 300 mensen in het ziekenhuis. In deze periode zijn in totaal 14 mensen in onze gemeente in het verkeer om het leven gekomen. We sluiten ons aan bij de landelijke intentie om het aantal verkeersdoden uiteindelijk naar nul terug te brengen.

Veel ongevallen in onze gemeente vinden plaats op drukke verbindingswegen waar veel verkeer en verschillende verkeersstromen samenkomen. In Groningen wonen veel jonge mensen en wordt ook veel gefietst. Dit zien we in de ongevals cijfers terug. Er zijn relatief veel slachtofferongevallen met jonge mensen (16-30 jaar). Bij bijna de helft van alle slachtofferongevallen in onze gemeente is een fietser betrokken en bij een kwart een bromfietser.

Zonder extra maatregelen neemt de verkeersveiligheid de komende jaren af ten gevolg van de toenemende drukte. Een flinke verlaging van het aantal verkeersslachtoffers vraagt om een combinatie van heldere infrastructuur met kleine snelheidsverschillen en het bevorderen van verantwoordelijk gedrag. We zullen hierbij de focus moeten leggen op het verminderen van het aantal (brom)fietsongevallen.

Door een verkeersveilige leefomgeving te creëren, zorgen we er ook voor dat iedereen zelfstandig deel kan nemen aan het verkeer en zo maatschappelijk mee kan blijven doen.

Wat zijn onze opgaves?

- Maximumsnelheid verlagen en verkeer meer mengen.
- Verkeersonveilige plekken aanpakken.
- Verkeerseducatie voortzetten.
- Autoverkeer bij scholen ontmoedigen.
- Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 opstellen.

Maximumsnelheid verlagen en verkeer meer mengen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid krijgt een impuls met onze nieuwe visie op het wegennet. Het verlagen van de snelheid van het autoverkeer is direct ook een verkeersveiligheidsmaatregel. De kans op ernstige ongevallen is bij een snelheid van 30 km/uur aanzienlijk kleiner dan bij 50 km/uur. Ook het terugdringen van het autoverkeer, ten gunste van lopen en fietsen, verlaagt de kans op ongevallen.

Als de snelheid van de auto is teruggebracht naar 30 km/uur op voormalige 50 km/uur wegen zonder fietspaden of alleen fietsstroken, wordt het snelheidsverschil tussen auto's en fietsers kleiner. Dit betekent hier een verbetering van de verkeersveiligheid. En door 30 km/h is mogelijk om vaker ervoor te kiezen dat fietsers en auto's de rijbaan delen. Zo krijgen fietsers letterlijk meer ruimte en kan de verkeersveiligheid op drukke fietsroutes met conflicten tussen alle soorten en maten fietsers verbeteren. Automobilisten hebben de fietsers op zo'n gemengde route altijd in het oog. Zij moeten immers op het hele wegvak rekening houden met fietsers, niet meer alleen op de kruisingen of oversteekplaatsen. Het mengen van auto- en fietsverkeer kan ook leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsvragen. Fietsers kunnen zich oncomfortabel voelen als er te veel auto's op de rijbaan zijn. Dit vraagt om zorgvuldige afwegingen. We kiezen voor mengen waar het kan, scheiden als het moet.

Verkeersonveilige plekken aanpakken

Bij onze Aanpak Verkeersveiligheid (2018) hebben we ons gericht op die locaties die duidelijk uit de geregistreerde ongevallen naar voren komen. De komende jaren gaan we hier onverminderd mee verder. We haken hierbij aan bij gebiedsontwikkelingen, projecten en groot onderhoud van wegen, om zo werk met werk te maken. Daarnaast vinden

wij het belangrijk dat onze inwoners zich veilig voelen in het verkeer. Daarom pakken we soms ook locaties aan die niet direct uit de ongevallenstatistieken naar voren komen. Het gaat om locaties waarvan we vaststellen dat verkeersonveiligheid een issue is, veelal op basis van signalen uit de samenleving.

Verkeerseducatie voortzetten

Minstens zo belangrijk als het ontwerpen van veilige wegen, is aandacht voor gedrag en educatie. Ongeveer 90 procent van de ongevallen komt voort uit onveilig gedrag. Samen met de provincie Groningen, omliggende gemeenten en politie blijven we onverminderd verkeersveiligheids campagnes en educatie-activiteiten uitzetten binnen het regionale verkeerseducatieprogramma Verkeerswijzer Groningen. Vanuit dit programma hebben we nadrukkelijk aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Jonge fietsers bijvoorbeeld, maar ook ouderen, die steeds mobieler en actiever worden.

Autoverkeer bij scholen ontmoedigen

Wij willen dat verreweg de meeste kinderen lopend of op de fiets naar school gaan. Zo leren ze stapsgewijs zich veilig en zelfstandig in het verkeer te gedragen. Hierop inzetten is een diepte-investering in de verkeersveiligheid op de langere termijn. Helaas zien we dat veel kinderen, zowel in de stad als in de dorpen, met de auto naar school worden gebracht. Hierdoor ontstaat een negatieve spiraal. Meer auto's bij de school betekent minder verkeersveiligheid. Hierdoor gaan weer meer ouders hun kinderen met de auto naar school brengen, enzovoorts. Rondom scholen willen we gemotoriseerd verkeer van halende en brengende ouders terugdringen. We overwegen om straten met een school tijdelijk af te sluiten voor inrijdend autoverkeer. Zo doorbreken we de eerdergenoemde negatieve spiraal. We zijn terughoudend met het realiseren van nieuwe kiss-and-rideplaatsen. Ook willen we loop- en fietsroutes van en naar school verbeteren.

Strategische Plan Verkeersveiligheid opstellen

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) is een landelijke aanpak waarmee alle overheden samenwerken aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het draait hierbij om het herkennen van risico's, om onveilige situaties te voorkomen. Onder regie van de provincie Groningen haken we hierbij aan en stellen we een regionaal uitvoeringsprogramma op.

Verkeersdrukte door auto's bij de International Primary School GSV in Coendersborg.



Paterswoldseweg

Van 50 naar 30 km/u



Huidige situatie



Inspiratiebeeld

Bedumerweg

Van 50 naar groen



Huidige situatie



Inspiratiebeeld

4.4 Autoparkeren

De vanzelfsprekende dominantie van geparkeerde auto's in het straatbeeld willen wij verminderen. Met betaald parkeren hebben we de cruciale sleutel in handen om regie te voeren op wie mag parkeren in de stad en waar.

De openbare ruimte is van iedereen. De dagelijkse realiteit is dat veel straten in Groningen vol staan met geparkeerde auto's. Er is dan bijvoorbeeld geen of onvoldoende ruimte voor groen of om te spelen. Daarom willen we het straatparkeren in de stad en dichtbebouwde delen van onze dorpen terugdringen.

We vinden het niet vanzelfsprekend dat de openbare ruimte wordt ingezet voor privégebruik zoals het stallen van auto's. Waar we dat wel toestaan, is dat niet altijd gratis. Met het vaststellen van zones waarin voor het parkeren moet worden betaald, beïnvloeden we het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte, de plekken waar ze staan en welke voertuigen waar mogen staan. Zo weren wij wijkvreemd verkeer uit onze wijken. En geven we sturing aan zowel de mobiliteit als het gebruik van onze openbare ruimte.

Voor de bestaande stad gaan we geen extra parkeercapaciteit creëren in de openbare ruimte. En voor de binnenstad zijn geen nieuwe bezoekersgarages nodig. De huidige parkeercapaciteit is voldoende. Nieuwbouw mag niet leiden tot extra parkeerdruk op de omgeving. Openbare laadplekken voor elektrische auto's en standplaatsen voor deelauto's uitbreiden kan betekenen dat er soms reguliere parkeerplaatsen worden opgeheven.

In 2018 hebben we de parkeervisie Ruimte voor de Straat – parkeren in een levende stad: visie, uitgangspunten en beleid 2018-2025 vastgesteld. In deze mobiliteitsvisie sluiten we op deze filosofie aan.

Wat zijn onze opgaves?

- Straatparkeerplekken heroverwegen.
- Betaald parkeren uitbreiden.
- Parkeervergunningenbeleid aanscherpen.
- Gebruik parkeergarages en P+R stimuleren.
- Autoparkeernormen bij nieuwbouw aanscherpen.

Straatparkeerplekken heroverwegen

Bij ontwerpkeuzes voor (meer) straatparkeren of voor groen, ontmoetingsplekken, fietsparkeren en speelgelegenheid, is de auto veel minder leidend dan voorheen. Dit geldt zowel voor al bestaande straten, denk bijvoorbeeld aan de Singels, als voor straten in nieuwe wijken. Parkeren 'voor de deur' vinden wij niet altijd vanzelfsprekend. Bijvoorbeeld een parkeerplaats op 250 meter van de woning en in de binnenstad 500 meter beschouwen wij als acceptabel. Daar waar het kan heeft geconcentreerd parkeren aan randen van buurten de voorkeur boven midden in buurten op straat. Bij ons parkeerbeleid is geld verdienen geen primair doel. We wegen de kosten van het opheffen van een parkeerplek af tegen de (maatschappelijke) waarde van een aantrekkelijke openbare ruimte.

Betaald parkeren uitbreiden

Parkeren in Groningen was altijd 'gratis tenzij betaald'. Om de hoeveelheid geparkeerde auto's te kunnen beheersen, is ons perspectief verschoven. Nu is parkeren 'betaald tenzij gratis'. Zo willen we bevorderen dat bewoners, forenzen en bezoekers van de stad in hun keuze voor een vervoersmiddel de beschikbaarheid van een parkeerplek, de locatie ervan en de prijs van parkeren meewegen.

We gaan betaald parkeren invoeren in alle gebieden van Groningen waar parkeren leidt tot knelpunten in de openbare ruimte. Zo zetten we een rem op parkeren in woonstraten door forenzen en bezoekers van de stad. Hierbij willen we ook voorkomen dat de knelpunten verschuiven (waterbedeffect). We kiezen daarom voor het uitbreiden van betaald parkeren in grote zones.



De autologica weerspiegeld in Helpman Oost.

Parkeervergunningenbeleid aanscherpen

Ook voor bewoners geldt dat parkeren op straat steeds vaker gelimiteerd wordt. Daarbij sluiten we niet onze ogen voor de reële parkeerbehoefte van bewoners. Afhankelijk van de problematiek zijn er verschillende maatregelen mogelijk. Zo kunnen we:

- het aantal bewonersvergunningen per adres beperken tot één;
- de prijs van een tweede vergunning substantieel hoger maken dan de eerste;
- een quotum instellen voor het aantal uit te geven vergunningen;
- de uitgifte van bezoekersvergunningen beperken.

Ook een combinatie van deze maatregelen is mogelijk.

Verder overwegen we dynamische prijsstelling (tarief afhankelijk van het tijdstip) en mogelijkheden voor het beperken van de parkeerduur. Ook denken we na over andere manieren om met de bezoekersspas om te gaan.

Gebruik parkeergarages en P+R stimuleren

Parkeergarages helpen om de dominantie van geparkeerde auto's in het straatbeeld te verminderen. Liever een auto in een parkeergarage dan op straat geparkeerd.

Bezoekers die in het stedelijk gebied willen parkeren, stimuleren we te kiezen voor een parkeergarage zo veel mogelijk aan de rand van de binnenstad. Omdat we het autoverkeer in de binnenstad willen beperken, sluit parkeergarage Haddingestraat definitief als bezoekersgarage (streefdatum 2024). Dit biedt mogelijkheden om de Haddingestraat en Pelsterstraat anders en vriendelijker in te richten. We onderzoeken of deze locatie ingezet kan worden als fietsenstalling en alternatief voor straatparkeren van bewoners. Dit voornemen is niet nieuw, maar met deze nieuwe visie leggen wij onszelf op dit zo snel mogelijk te realiseren.

Wij voorzien geen nieuwe parkeergarages gericht op de binnenstad. De bestaande parkeergarages bieden genoeg capaciteit. Daarom is bij het ontwikkelen van het stationsgebied ons uitgangspunt dat hier alleen nieuwe parkeergelegenheid wordt gecreëerd die direct gekoppeld is aan de functies in het gebied, en dus niet gericht op de binnenstad. Mocht aan de zuidkant van de binnenstad parkeergaragecapaciteit verdwijnen, bijvoorbeeld parkeergarage Museum, dan hebben we in onze andere garages (o.a. Damsterdiep, Forum, Rademarkt en Westerhaven) voldoende

restcapaciteit om dat op te vangen. We houden de tarieven van onze garages onder de prijs van een parkeerplek op straat. Bij bezoekers van de stad gaan we het parkeren in stedelijke parkeergarages (zowel van de gemeente als commercieel) meer promoten. We zorgen ervoor dat deze garages uitstekend zijn toegerust om ook elektrisch opladen te faciliteren. Daarbij houden we uiteraard rekening met de brandveiligheid.

Met eigenaren van particuliere (gebouwde) parkeergelegenheid proberen we afspraken te maken over het gebruik van hun parkeercapaciteit in de avonden en weekenden. Vaak worden deze parkeerplekken alleen overdag gebruikt. In uitwerking een ingewikkelde opgave maar wanneer het lukt (m.b.v marktpartijen voor wie dit core business is) vereenvoudigt dit het proces om het parkeren in de openbare ruimte terugdringen. Ook de royale P+R-terreinen aan de rand van de stad maken het minder noodzakelijk of vanzelfsprekend om met de auto diep het stedelijk gebied in te rijden en daar een parkeerplek te zoeken (zie ook paragraaf P+R en hubs).

Autoparkeernormen bij nieuwbouw aanscherpen

De verantwoordelijkheid voor het parkeervraagstuk bij nieuwbouw ligt bij de eigenaar of ontwikkelaar. Zij zorgen voor voldoende parkeerplekken op het eigen terrein of in het gebouw, waarvan een substantieel deel bestaat uit plekken waar elektrische auto's kunnen opladen. De ontwikkelaar mag ook een mobiliteitsoplossing aanbieden waarbij minder parkeerplekken op eigen terrein nodig zijn, zoals deelauto's. Ook stellen we de 'nulnorm' in. Bij nieuwbouwprojecten in hoogstedelijke gebieden met uitstekend OV, of bij het Hoofdstation, vervalt de verplichting voor de aanleg van parkeerplekken. Dit voorkomt dat de nieuwbouw leidt tot extra parkeerdruk in de omgeving.

Cruciaal bij nieuwbouw is dat wij uitsluiten dat nieuwe bewoners of werknemers rechten hebben op een parkeervergunning in de omliggende straten. Dat kan in alle wijken waar we betaald parkeren hebben ingevoerd.

Gehandicapten voorrang bij parkeren

Wij vinden ook dat mensen met een handicap zelfstandig en onafhankelijk moeten kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Gehandicapten zijn veelal meer afhankelijk van de auto. Daar houden we in ons parkeerbeleid rekening mee. Dat betekent dat ook waar de parkeerruimte schaars is, we aan gehandicapten parkeerplaatsen op straat bieden. Extra aandacht vragen specifieke bestemmingen, zoals de binnenstad, winkelvoorzieningen, publieke of zorgvoorzieningen. Daar waar veel vraag is bundelen we meerdere gehandicapten parkeerplaatsen. Dit is efficiënter in gebruik en veroorzaakt minder zoekverkeer. Hoe minder geoormerkte parkeerplaatsen er zijn, hoe efficiënter het gebruik van de parkeerruimte voor iedereen is. Vanuit dit besef wegen we de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen keer op keer zorgvuldig af. De ervaringen van gehandicapten zelf zijn voor ons dan een goede graadmeter om de noodzaak te bepalen.

Parkeren op P+R Hoogkerk kan goedkoop en aantrekkelijk.





Door de ondergrondse fietsenstalling Nieuwe Markt een aantrekkelijke leefomgeving.

4.5 Fietsparkeren

We koesteren de sterke groei van het fietsverkeer. Dat betekent ook dat we genoeg en goede stallingscapaciteit aanbieden. Zo voorkomen we ook dat op plekken waar de druk van gestalde fietsen in op straat en op de stoepen te hoog wordt en voetgangers en ruimtelijke kwaliteit in het gedrang komen.

Her en der geparkeerde fietsen zorgen op steeds meer plekken voor problemen met de doorgang van voetgangers. Natuurlijk is dit een goed teken omdat veel mensen fietsen maar maakt op enkele locaties wel ons streven naar een aantrekkelijke openbare ruimte lastig. We zijn terughoudend met beperkende maatregelen voor fietsers, omdat wij koesteren dat zo veel mensen in Groningen fietsen. Maar waar het echt nodig is grijpen we in en maken we versneld werk van extra fietsparkeerplekken. De komende jaren gaan we nog meer werk van het fietsparkeerprobleem maken.

Wat zijn onze opgaves?

- Openbare ruimte terugwinnen met nieuwe stallingen.
- Gedrag van fietsparkeerders beïnvloeden.
- Aanscherpen regelgeving en toezicht.
- Fietsparkeernormen bij nieuw- en verbouw.



Openbare ruimte terugwinnen met nieuwe stallingen

Fietsparkeren legt op diverse locaties een onevenredig groot beslag op de openbare ruimte. We zetten ons in om de openbare ruimte terug te winnen. We zijn terughoudend met nieuwe fietsparkeerplekken op straat. Als we stallingscapaciteit toevoegen, mag dat niet ten koste gaan van de beschikbaarheid en de beleving van de openbare ruimte. Een mogelijke oplossing is het opheffen van parkeerplaatsen voor auto's ten gunste van stallingscapaciteit voor de fiets.

Kernwinkelgebied

Voor in kernwinkelgebieden nemen de vele gestalde fietsen veel openbare ruimte in. In ons Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 hebben we aangekondigd duidelijke keuzes te gaan maken over de locatie van fietsenstallingen. Deze keuzes moeten aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers, werknemers en bewoners.

- Kort parkeren: dit lossen we flexibel op met fietsparkeervakken in de winkelstraten.
- Middellang parkeren: dit lossen we op met vaste parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld met klemmen, in de omgeving van de winkelstraten waar nog ruimte is.
- Lang parkeren: dit lossen we op met kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, in pandig of ondergronds.

Op dit moment werken we hard aan het uitbreiden van het aantal parkeerplekken in de binnenstad. Met de fietsenstalling Nieuwe Markt hebben we de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad al met 1.200 plekken uitgebreid. De Nieuwe Markt zelf houden we zo 'fietsvrij'. Dit is een voorbeeld van hoe we genoeg stallingscapaciteit bieden die goed gebruikt wordt én hoe we midden in de drukke stad de openbare ruimte vrijhouden van veelal chaotisch gestalde fietsen.

In 2021 openen we de nieuwe fietsenstalling Grote Markt (met 1.500 plekken) en gaan we in de directe omgeving hiervan bestaande fietsparkeerplekken op straat verwijderen. Vooral in omgeving Vismarkt en A-kerkhof) en omgeving Zuiderdiep en de kop van de Herestraat is een grote behoefte aan extra fietsparkeerplekken. Om ook in deze gebieden voldoende capaciteit te kunnen bieden en de openbare ruimte terug te winnen gaan we op zoek naar hoogwaardige oplossingen vergelijkbaar met de fietsenstallingen Grote Markt en Nieuwe Markt.

Stallingscapaciteit in schilwijken

Ook de wijken rond het centrum ('schilwijken') kennen grote hoeveelheden geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. We gaan verkennen of het mogelijk is het fietsparkeren in de wijken meer te clusteren. Dat betekent: de fiets relatief dicht bij de bestemming stallen en minder overlast voor de omgeving. Daar waar nodig, mag dit ten koste gaan van autoparkeerplaatsen; op één autoparkeerplaats passen circa tien fietsen.

Gedrag van fietsparkeerders beïnvloeden

De ervaring is dat fietsers vaak voor de meest makkelijke parkeeroplossing kiezen. Daarom zetten we in op gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke alternatieve voorzieningen, rode lopers, fietsstewards, de campagnes Fietsstad050 en dergelijke.

Veel geparkeerde fietsen op de stoepen in de Schildersbuurt.



Aanscherpen regelgeving en toezicht

In samenhang met het creëren van voldoende aantrekkelijke alternatieve stallingslocaties en het stimuleren van goed gedrag, zetten we in op het handhaven op ongewenste situaties. In delen van het kernwinkelgebied hebben we al een fietsparkeerverbod ingesteld. Ook geldt er voor fietsen een maximale parkeerduur in de binnenstad, de wijken daaromheen en rond de stations. De toegestane duur is nu maximaal 4 weken en bij de stations is deze maximaal 12 dagen. Dit verbetert de toegankelijkheid van onze openbare ruimte en dringt het aantal weesfietsen terug. Structureel handhaven blijft noodzakelijk om excessen te voorkomen.

Fietsparkeernormen voor nieuw- en verbouw opstellen

We willen af van de vrijblijvendheid bij het realiseren van fietsenstallingen bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouw, herontwikkeling, functiewijziging of verbouw en splitsing van bestaande gebouwen of appartementen. Nu leidt nieuwbouw vaak tot het ontstaan van extra parkeerdruk van fietsen in de directe omgeving. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaan we eisen stellen aan de minimale capaciteit van fietsparkeerplaatsen. We doen dit aan de hand van fietsparkeernormen, net als parkeernormen voor auto's. Zo zorgen we ervoor dat stallingscapaciteit voor fietsen vast onderdeel wordt van de planvorming.

4.6 Kansen openbare ruimte benutten

Met de mobiliteitsvisie streven we naar het herwinnen van de openbare ruimte op het (auto)verkeer. Dit biedt kansen voor het herontwerp van de openbare ruimte.

In deze mobiliteitsvisie staat verbeteren van openbare ruimte door terugdringen van de aanwezigheid van autoverkeer centraal. Met een lagere snelheid ontstaan immers kansen om minder vierkante meters toe hoeven te wijzen aan (auto)verkeersdoeleinden en natuurlijk speelt minder parkeren op straat een hoofdrol. De ruimte die vrijkomt willen we aantrekkelijker maken. Immers de leefkwaliteit staat voorop.

Wat zijn onze opgaves?

- Leidraad openbare ruimte
- Barrièrewerking beperken

Leidraad openbare ruimte

We stellen in 2021 een Leidraad openbare ruimte op waarin we nadrukkelijk op zoek gaan naar hoe wij onze wegen en straten anders willen vormgeven. Met meer aandacht voor voetgangers, ontmoeting en een veilige en gezonde leefomgeving.

Deze mobiliteitsvisie draagt ook bij aan een klimaatadaptieve gemeente. Dat kan met technische oplossingen zoals groene parkeervakken. Het autoluwer maken van onze straten en de afname van parkeren in de openbare ruimte dragen ook sterk bij aan minder stenen en asfalt zodat we op meerdere plekken plaats maken voor groen of water. Doordat het regenwater hierin beter kan weglopen, neemt de kans op wateroverlast af. Ook sluit dit aan op ons doel om jaarlijks 30.000 m² extra groen toe te voegen aan de openbare ruimte, om deze klimaatbestendiger te maken en de biodiversiteit te vergroten.

Met deze leidraad openbare ruimte leveren we inspiratie aan en bieden we een kwaliteitskader voor een andere inrichting van de openbare ruimte. Hiermee kunnen we een nieuwe balans vinden tussen alle claims die er op de beperkte ruimte worden gelegd, en zo nodig andere keuzes maken.

Zonnelaan

Van 50 naar beleavingsplek



Inspiratiebeeld



Barrièrewerking beperken

De leefkwaliteit in wijken en dorpen is gebaat bij onderling samenhangende wijken met zo weinig mogelijk barrières, zoals een grote verkeersader of een kanaal. Barrières leiden er niet toe dat mensen veel minder makkelijk te voet of met de fiets van A naar B kunnen komen. Meestal dragen ze ook niet bij aan de sociale veiligheid en aan de ruimtelijke kwaliteit.

Nieuwe barrières willen we daarom voorkomen en bestaande barrières proberen we weg te nemen. Zo leidt Aanpak Ring Zuid tot het verdwijnen van de zuidelijke ringweg als barrière in wijken in het zuiden van de stad. De ringweg wordt deels verdiept aangelegd, met daar boven op een nieuw park: het Zuiderplantsoen. Bij de aanpak van Ring West kiezen we nadrukkelijk voor het opheffen van de barrière die de ringweg nu nog is tussen de westelijke stadswijken en het centrum en tussen de wijken aan weerszijden van de ringweg.

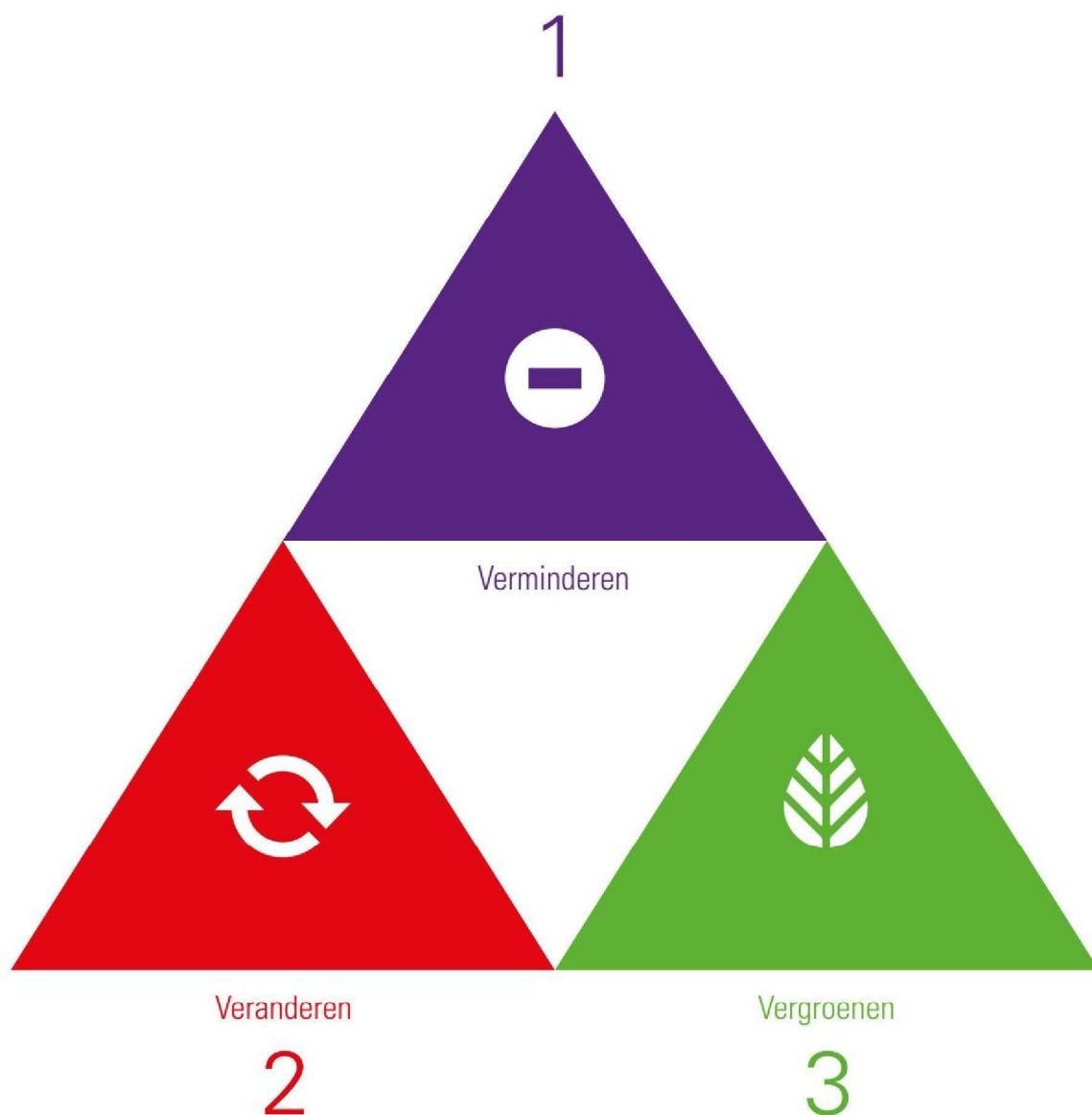
5

Naar ruimte efficiënte, schone en gezonde mobiliteit

Jezelf goed kunnen verplaatsen vormt een essentieel onderdeel van ons sociaal, maatschappelijk en economisch leven. Goede bereikbaarheid van bijvoorbeeld woningen, bedrijven, scholen OF winkels is daarbij belangrijk. Die bereikbaarheid garanderen we, maar wel door middel van vervoerswijzen die weinig ruimte innemen, geen uitstoot kennen en gezond zijn

Groningen wil een inclusieve gemeente zijn waarin niemand belemmeringen kent bij het deelnemen aan het economische, sociale en maatschappelijke leven, en iedereen dus mobiel is. Maar de ongeremde groei van met name automobilititeit zorgt ook voor negatieve effecten, zoals files en opstoppen, minder ruimte op straat, verkeerslawaai en luchtverontreiniging. Daarom willen we dat ons verplaatsingsgedrag verandert.

We willen een verandering op gang brengen naar ruimte-efficiënt, schoon en gezond vervoer. Dat betekent onnodige reizen voorkomen, vaker lopen en fietsen, meer reizen met het OV, vaker een ketenreis maken en meer gebruik maken van deelmobiliteit. Wie toch met een gemotoriseerd voertuig reist, kiest voor een voertuig op elektriciteit of waterstof.



We kijken hierbij naar een aanpak waarin we als gemeente veranderingen kunnen realiseren. Dat doen we volgens de drietrapsraket verminderen, veranderen en vergroenen zoals in paragraaf 3.2 beschreven. We bespreken onze aanpak in elf thema's:

Verminderen



1. Ruimtelijk beleid (paragraaf 5.1.1);
2. Minder en op andere tijden reizen (paragraaf 5.1.2);

Veranderen



3. Voetganger (paragraaf 5.2.1);
4. 050 Fietsstad (paragraaf 5.2.2);
5. OV (paragraaf 5.2.3);
6. Auto (paragraaf 5.2.4);
7. Ketenvervoer en hubs (paragraaf 5.2.5);
8. Deelmobiliteit (paragraaf 5.2.6);
9. Logistiek (paragraaf 5.2.7);
10. Verkeersmanagement en Smart Mobility (paragraaf 5.2.8);

Vergroenen



11. Emissievrije voertuigen (paragraaf 5.3.1).

5.1 Verminderen

5.1.1 Ruimtelijk beleid

Waar in onze gemeente maken we ruimte voor wonen, waar voor werken en waar voor voorzieningen? Dergelijke keuzes bepalen in belangrijke mate welke mobiliteit gaat ontstaan.

Ruimtelijk beleid is voor ons de krachtigste knop om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Met de juiste ruimtelijke keuzes kunnen we de afstanden in onze gemeente klein houden. Hoe korter de afstanden, hoe minder we ons hoeven te verplaatsen. En het maakt de keuze om te lopen en fietsen vanzelfsprekend. Clustering van sterke voorzieningen voor verkeer bij grote OV-knooppunten maakt het gebruik van OV logisch. Zo vergroten we het gebruik van ruimte-efficiënte, schone en gezonde vormen van vervoer.

Wat zijn onze opgaves?

- Compacte stad blijven.
- Voorzieningen dichtbij en meer concentreren.
- Knooppuntontwikkeling toepassen.

Compacte stad blijven

In Groningen werken we al ruim veertig jaar aan de compacte stad. Dat houdt in dat we bij woningbouw liever kiezen voor inbreiden, dus bouwen binnen het bestaande gebied, dan voor uitbreiden. We bouwen in hoge dichtheden en spannen ons in om belangrijke functies en ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk midden in de stad te behouden. Daarmee zorgen we ervoor dat gebieden voor wonen, werken, winkelen en recreëren dicht bij elkaar liggen. Zo creëren we korte reisafstanden. We voorkomen onnodige autoverkeersbewegingen en maken lopen en fietsen vanzelfsprekend eerste keus. Hier gaan we onverminderd mee door.

In onze omgevingsvisie Next City staat dat we de verwachte groei van de stad grotendeels kunnen opvangen binnen bestaand stedelijk gebied, in ontwikkelzones zoals het Suikerzijde, De Held III, Stadshavens/Eemskanaalzone, Oosterhamrikzone, Stationsgebied, Meerstad en Reitdiepzone. In deze gebieden willen we aantrekkelijke, gemengde wijken realiseren met een mix van wonen, werken en voorzieningen.

Ook regionaal is concentratie en compactheid het uitgangspunt. Al sinds 1996 werken we in de Regio Groningen-Assen samen op het gebied van ruimte, economie en mobiliteit. Dit doen we mede om het landschap rondom de stad aantrekkelijk en open te houden. In de Woondeal (2018) hebben wij met het Rijk afgesproken om gezamenlijk met de regio een integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid te ontwikkelen: de verstedelijkingsstrategie.

Voorzieningen dichtbij en meer concentreren

Een groot deel van alle verplaatsingen in onze wijken en dorpen zijn ritjes naar dagelijkse voorzieningen, zoals winkels en scholen. Om lopen en fietsen te stimuleren, is het dan ook belangrijk dat dagelijkse voorzieningen nabij zijn. Dat voorkomt dat mensen zich genooddakt voelen om de auto te nemen of dat zij meer autokilometers moeten maken.

De lijnen van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de stad zien we als een ruggengraat, waarlangs nieuwe voorzieningen een plek kunnen krijgen. Nieuwe voorzieningen voegen we toe op plekken die goed en (sociaal) veilig bereikbaar zijn per OV. Een nieuwe winkel bijvoorbeeld kan beter een plek krijgen op de begane grond in een stadsstraat aan een HOV-lijn, dan geïsoleerd in een woonwijk.

In ontwikkelgebieden als Suikerzijde en Meerstad zijn nieuwe voorzieningenclusters met enige omvang gewenst, met hierin combinaties van winkels en maatschappelijke voorzieningen. De aanwezigheid van voorzieningen in wijken en dorpen voorkomt dat de wijk- of dorpsbewoners verder moeten reizen.

In de dorpen van onze gemeente is autobereikbaarheid van groter belang. De vervoersstromen naar dorpscentra zijn doorgaans dunner dan in de stad. We zetten hier in op het versterken van wat er aan voorzieningen al is. We zijn terughoudend met het toevoegen van nieuwe voorzieningen buiten bestaande dorpscentra. Anders dan in de stad is hier wel meer sprake van maatwerk. Uiteraard blijft het beleid gelden dat we winkels en maatschappelijke functies concentreren in de kernen Ten Boer en Haren.

Station Europapark met een aantrekkelijk verblijfsklimaat in een hoog stedelijk gebied.



Knooppuntontwikkeling toepassen

We gaan verder met het toepassen van 'knooppuntontwikkeling' (ook wel bekend als Transit Oriented Development). Dat is het combineren van grotere ruimtelijke ontwikkelingen rond knooppunten van hoogfrequent en hoogwaardig openbaar vervoer. Uitgangspunt is dat de belangrijkste bestemmingen en de grootste publiekstrekkingen op de best bereikbare plekken komen.

Vanaf deze plekken is een breed aanbod aan ruimte efficiënte en schone vervoerswijzen en middelen beschikbaar. Dit mes snijdt aan twee kanten: functies die veel publiek trekken, zijn gebaat bij goed OV, en tegelijk kan het OV beter uit als er veel reizigers zijn. We willen dus voorkomen dat nieuwe scholen, instellingen en andere publiekstrekkingen zoals winkels of grote kantoren, zich gaan vestigen op geïsoleerde, moeilijk bereikbare locaties.

Onze (toekomstige) stations waar ook nog een hoogwaardig aanbod van busverbindingen is, zijn de locaties waar we sterk op in zetten opdat ruimtelijke verdichting en hoogwaardig OV hand in hand gaan.



Hoofdstation

Het grootste OV-knooppunt in de gemeente Groningen is het Hoofdstation. Dit is de meest aantrekkelijke vestigingslocatie van Noord-Nederland, uitstekend bereikbaar met het OV. Het Hoofdstation wordt verbouwd (project Groningen Spoorzone), zodat treinen vanuit Leeuwarden, Delfzijl en Eemshaven door kunnen rijden naar station Groningen Europapark en verder. Op het voormalige opstel terrein aan de zuidkant ontstaan nieuwe ruimtelijke kansen. Vanuit het oogpunt van mobiliteit en gebiedsontwikkeling is deze plek ideaal voor grote publieksfuncties. Aan de noordkant ontstaan wellicht mogelijkheden voor het herontwikkelen van de bestaande kantoorgebouwen en het voorplein.



Station Groningen Noord

Met straks rechtstreekse treindiensten vanuit Hoogeveen, Winschoten en Veendam neemt het belang van Noorderstation toe als OV-knoop. Wij zien het Noorderstation als een belangrijke locatie om de directe omgeving een ruimtelijke boost te geven. Dat betekent dat we het Noorderstation transformeren tot modern station met onder andere inpandige fietsvoorzieningen. We zien kansen voor ruimtelijke verdichting in de directe nabijheid van het station. Zo versterken de ruimtelijke ontwikkeling en de OV-functie elkaar maximaal. In onze update van de omgevingsvisie wijzen deze omgeving dan ook aan als cruciale herontwikkelingslocatie.



Europapark

Bij station Groningen Europapark hebben we knooppuntontwikkeling, zonder het zo te noemen, al in de praktijk gebracht. Er is een stevige concentratie gekomen van onderwijs, kantoren, retail en leisure, zoals het voetbalstadion pal naast het station.



Suikerzijde

Het nieuwe station Suikerzijde zien wij eveneens als belangrijk knooppunt van verschillende vervoersvormen en met hogere dichtheden en een mix aan functies en voorzieningen nabij.

Dit zijn onze top locaties. Maar er zijn meer locaties waar ruimtelijke ontwikkeling en aanwezigheid van kwalitatief goed OV bij elkaar komen. Denk daarbij aan Kardinge, Ebbingekwartier, Reitdiep, OV knoop UMCG Noord, Martinizekenhuis en wellicht in de toekomst P+R Meerstad. Ook hier zetten we in op zoveel mogelijk concentratie van voorzieningen, wonen, werken en OV. Dit zijn allen plekken waar veel samen komt en waarvan ook een aantrekkingskracht uitgaat naar de regio.

5.1.2 Minder en op andere tijden reizen

Een blijvende omslag in reisgedrag kan een cruciale bijdrage leveren aan de doelstellingen van deze mobiliteitsvisie.

Jarenlang werden de files in Nederland alleen maar langer, fietspaden drukker, treinen en belangrijke bussen voller. Dit ondanks alle investeringen in het uitbreiden en verbeteren van de infrastructuur en OV capaciteit. Tot aan de coronacrisis. Toen bleek dat er nauwelijks files en overvolle treinen en bussen meer waren, omdat veel mensen noodgedwongen vanuit huis werkten. Ook nadat de economie weer wat op gang kwam, bleven de files grotendeels weg. De coronacrisis heeft de vinger op de zere plek gelegd. We richten ons mobiliteitssysteem in op twee korte piekmomenten per dag, terwijl het systeem in de overige uren veelal voldoet. Dit geldt zowel voor ons autonetwerk, het OV als de drukste fietspaden.

Met als horizon 2040 gaat deze mobiliteitsvisie uit van een situatie waarin Covid-19 niet meer rondwaart. Reizen, werken, studeren en recreëren wordt dan niet meer beïnvloed door beperkende regels. We gaan er ook vanuit dat het OV weer normaal functioneert.

Wat ons betreft, is het niet vanzelfsprekend dat we terugkeren naar het traditionele patroon. Een nieuwe balans waarin we minder of op andere momenten reizen, heeft veel voordelen. Een niet-gemaakte reis hoeft niet duurzamer te worden gemaakt en neemt geen openbare ruimte in beslag. Onze wegen slibben minder snel dicht. Bussen en treinen raken in de spits minder snel vol. Er is meer ruimte op de fietspaden.

Wat is onze opgave?

- Anders reizen stimuleren.

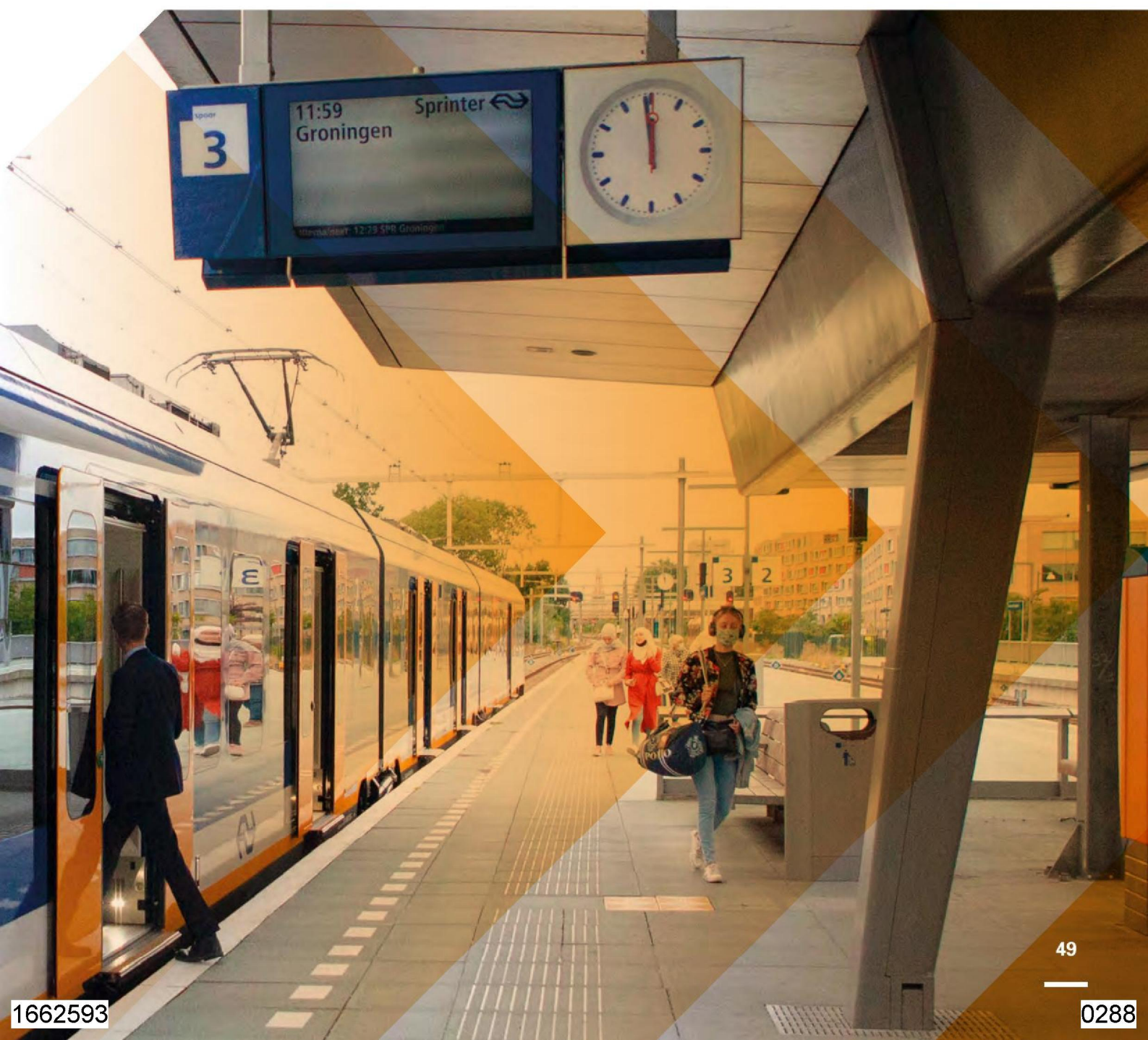
Forenzen spreiden over de dag voorkomt overvolle treinen, bijvoorbeeld vanuit Assen.



Anders Reizen stimuleren

Wij willen profiteren van de plotselinge en noodgedwongen versnelling in thuiswerken en -studeren, en 'Anders Reizen' stimuleren. Hierdoor ontstaan kansen om onze gemeente bereikbaar te houden en kunnen we mogelijk toe met kleinere investeringen in de infrastructuur en het OV. En kan de exploitatie van het OV efficiënter. Daarom maken we samen met onze stakeholders afspraken hierover via de samenwerking van Groningen Bereikbaar. Het Gronings Rooster is hiervan een goed voorbeeld. Hierin hadden het bedrijfsleven, overheden en onderwijsinstellingen samen afspraken gemaakt over werk- en lestijden in de coronatijd, om het openbaar vervoer zo gespreid mogelijk te gebruiken.

Wij realiseren ons hierbij dat thuiswerken en -studeren ook nadelen heeft. Informatieoverdracht en samenwerken verlopen online soms minder goed. Een vergaande digitalisering van ons leven kan leiden tot het vergroten van de digitale kloof in de samenleving. En in sommige sectoren, zoals logistiek, de maakindustrie en de zorg, is online werken niet altijd mogelijk. We zoeken geen zwart-witoplossingen, maar willen meer flexibiliteit creëren in het thuiswerken en -studeren.



5.2 Veranderen

5.2.1 Voetganger

Voetgangers willen we in deze mobiliteitsvisie omarmen. Zij dragen op meerdere manieren bij aan onze doelen en ambities.

Lopen is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Verder draagt lopen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. En veel voetgangers voor de deur betekent meer klandizie voor lokale ondernemers. En lopen is gezond.

Als meer mensen kiezen voor lopen, vermindert dat de druk op de openbare ruimte. Er ontstaan meer kansen om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken. Dit werkt ook andersom. Door de leefomgeving aantrekkelijker te maken, zullen meer mensen de keuze maken om te voet te gaan. Dat inzicht heeft tot nu toe in ons mobiliteitsbeleid te weinig aandacht gehad.

Lopen heeft bovendien verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het OV. Het OV functioneert beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom is het cruciaal dat bushaltes en bus- en treinstations goed te voet bereikbaar zijn. Wij streven dan ook naar een sterke groei van aantrekkelijke en logische looproutes binnen onze gemeente.

Kortom: meer ruimte voor voetgangers draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie.

Wat zijn onze opgaves?

- Lopen stimuleren door ruimtelijk beleid.
- Looproutes en voorzieningen bij OV-haltes verbeteren.
- 050 Loopcultuur ontwikkelen.

Ruimte voor voetgangers bij de Akerk.



Lopen stimuleren door ruimtelijk beleid

Met de Leidraad openbare ruimte leveren we inspiratie aan en bieden we een kwaliteitskader voor een andere inrichting van de openbare ruimte. Hiermee geven onszelf nadrukkelijk de opdracht om de voetganger ruim baan te geven in hoe wij onze openbare ruimtes inrichten. Om het lopen te stimuleren, zetten we in op nabijheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid.



Nabijheid

In onze compacte stad zijn veel afstanden goed beloopbaar. De loopduur wordt beïnvloed door barrières als kanalen en spoorlijnen, maar ook door drukke wegen die lastig zijn over te steken. We kiezen daarom voor een fijnmazig netwerk van routes en oversteekplaatsen, waar voetgangers zo veel mogelijk voorrang hebben en korte wachttijden hebben bij kruisingen en verkeerslichten.



Aantrekkelijkheid

Wanneer de openbare ruimte daartoe uitnodigt, maken meer mensen de keuze om te gaan lopen. De nieuwe Leidraad Openbare Ruimte biedt concrete handvatten voor het herwinnen van ruimte en geeft een nieuwe balans waarin de voetganger veel meer centraal staat. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker door meer variatie in activiteiten, functies en voorzieningen toe te voegen. Het substantieel opnieuw inrichten van de openbare ruimte heeft veruit het grootste effect, maar ook kleine gebaren, zoals het plaatsen van bankjes, leveren een bijdrage aan een looproute aantrekkelijker maken. Ook sociale veiligheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van looproutes. Investeren in een betere, meer diverse, sociaal veilige en aantrekkelijker openbare ruimte met meer ruimte voor recreatie, sport en ontmoeting, is een directe investering in de voetganger.



Toegankelijkheid

Wij willen dat zo veel mogelijk mensen zelfstandig meedoen aan de maatschappij en dat onze openbare ruimte daarop is ingericht. De openbare ruimte moet daarom voor alle voetgangers toegankelijk zijn, dus ook bijvoorbeeld voor personen met een kinderwagen, rolstoel en met verminderd of geen zicht. Dit betekent in ieder geval dat we de voetgangersruimte zo veel mogelijk vrij houden. De beschikbare ruimte voor voetgangers wordt soms gedeeld met terrassen, uitstal van winkels, fietsparkeren en straatmeubilair. Hoe drukker de plek, hoe minder voetgangersruimte er vaak overblijft. Hiermee komt de toegankelijkheid onder druk te staan. We zullen de openbare ruimte zo moeten ontwerpen dat de voetganger niet in de verdrukking komt en handhaven op excessen.

In het ontwerpproces houden we met keuzes in materialisatie, kleurstelling en aanbrengen van blinden geleidelijnen rekening met doelgroepen die minder makkelijk mobiel zijn. Daarbij betrekken wij deze doelgroep actief. Goed beheer en onderhoud, zoals het aanpakken van kuilen, losliggende tegels en uitstekende boomwortels, verbetert ook de toegankelijkheid. En ook tijdens werkzaamheden is aandacht voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor alle doelgroepen belangrijk.

Looproutes en voorzieningen bij OV-haltes verbeteren

Reizigers met het OV komen vaak te voet naar de OV-halte of vervolgen hun reis te voet. Om het OV te stimuleren, zijn uitstekende looproutes cruciaal. Daarom gaan we bestaande looproutes naar OV-haltes verbeteren en maken we nieuwe waar nodig. We zorgen ervoor dat haltes herkenbaar zijn en op logische locaties liggen in bestaande of nieuwe looproutes. Ook zorgen we voor voldoende en veilige oversteekplekken om de haltes te bereiken.

050 Loopcultuur ontwikkelen

Lopen willen we in Groningen net zo verankeren als fietsen en meer promoten. We gaan ons nadrukkelijker positioneren als gemeente die het lopen stimuleert en voetgangers omarmt. We kunnen inspiratie putten uit onze ervaringen bij het bevorderen van het fietsgebruik. Door actief uit te dragen dat de voetganger een belangrijke positie heeft in onze gemeente, ontstaat een positieve spiraal.

5.2.2 050 Fietsstad

Groningen is dé Fietsstad. Om deze positie te behouden, moeten we een extra tandje bijschakelen.

Onze Fietsstrategie Groningen 2015-2025 uit 2015 opent met de woorden 'Fietsen zit ons Groningers in het DNA'. Inmiddels zijn tientallen fietsprojecten uitgevoerd of nog onderweg. Zo verbeteren we de kwaliteit van bestaande fietspaden sterk en leggen we nieuwe fietspaden aan. Hier zijn wij trots op. Samen met de provincie en de Regio Groningen-Assen hebben we regionale fietsroutes van en naar onze gemeente aangelegd. Daar gaan we mee door waarbij ons aandachtspunt het vervolg van deze routes in stedelijk gebied is. Daarmee is de fiets volledig verankerd in ons denken en doen.

Het fietsgebruik neemt nog steeds toe. En we willen dat het aandeel fiets blijft groeien. Zowel over grotere afstanden als ook in combinaties met andere vervoersmiddelen zoals OV en de auto via Park + Bike. Fietspaden lopen steeds vaker aan tegen de capaciteitsgrens. Daarbij zijn e-bikes, speed pedelecs en bakfietsen sterk in opkomst. Dat betekent dat op de beperkte ruimte op de fietspaden de verschillen in snelheid en massa groter worden. Naar verwachting neemt de druk nog verder toe met de opkomst van (elektrische) (deel)snorfietsen en cargo-bikes (elektrische bakfietsen voor vrachtvervoer). Bepaalde groepen kwetsbare fietsers, zoals ouderen en (kleine) kinderen, dreigen af te haken. Dat willen we voorkomen, want in een inclusieve gemeente moet iedereen overal kunnen fietsen.

Ook zien we dat er gebieden zijn in onze gemeente waar voetgangers en fietsers strijden om dezelfde druk bezette ruimte. Bijvoorbeeld op zaterdagmiddag in het kernwinkelgebied. Omdat we het belang van de voetganger hoog op de agenda zetten, ontkomen we er niet aan om ook fietsers niet altijd de kortste route te gunnen. Op de drukste momenten moeten de fietsers wijken voor de voetgangers. Cruciaal daarbij is dat de alternatieve routes voor de fietsers, zoals de Diepenring, zeer fietsvriendelijk zijn ingericht.

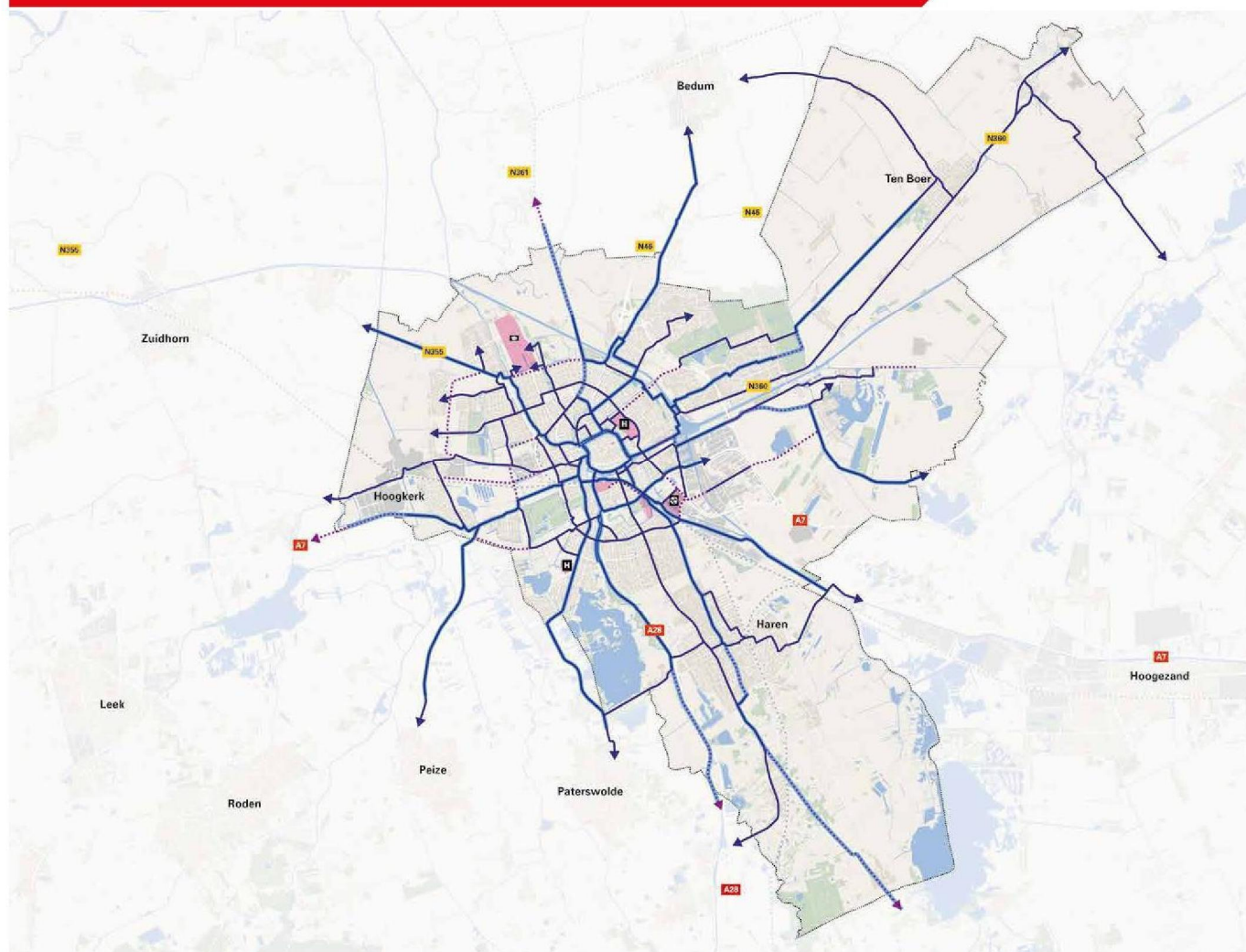
Alles bij elkaar opgeteld is een nieuwe schaalsprong voor fietsers nodig. We moeten anders na gaan denken over knelpunten waarbij de huidige infrastructuur nu of op termijn niet meer goed voldoet. Onze fietsinfrastructuur wordt op veel plekken te krap om voor alle (soorten) fietsers een veilige en comfortabele plek te bieden; niet alleen op fietspaden en de weg, maar ook op kruispunten. Dit vraagt om een andere inrichting van de fietsinfrastructuur.

Wat zijn onze opgaves?

- Fietsverkeer spreiden over de netwerken.
- Regionale doorfietsroutes aanleggen en verbeteren.
- Fietstangenten tussen de wijken aanleggen.
- Versneld investeren in de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen.
- Meer ruimte bieden aan de fietser; auto vaker te gast.
- Fiets prominente plek geven bij ontwikkellocaties.

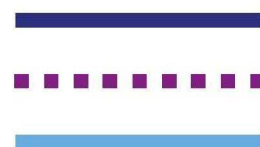
Hoofdfietsnetwerk

Netwerk 2040



LEGENDA

- Bestaande verbindingen
- Nieuwe / verbeterde verbinding
- Doorfietsroute





Door middel van de doorfietsroute spreiden we fietsers beter over de stad.

Fietsverkeer spreiden over de netwerken

Het fundament van de fietsbereikbaarheid in onze gemeente is het hoofdfietsnetwerk, met veelal vrijliggende fietspaden. Op veel onderdelen van dit hoofdfietsnetwerk is de beschikbare fysieke ruimte onvoldoende. Daar is het aanleggen van aparte of bredere fietsvoorzieningen niet mogelijk. Daarom zoeken wij vaker de oplossing in het spreiden van het fietsverkeer, zodat de hoofdfietsroutes beschikbaar zijn voor degenen die snel kunnen of moeten verplaatsen.

We willen daarom investeren in het onderliggende stedelijke fietsnetwerk, waarmee we kwetsbare fietsers, zoals kinderen en ouderen, een aantrekkelijk en verkeersluw alternatief bieden. Het onderliggend fietsnetwerk is geen apart netwerk, maar bestaat uit alle straten, paden en doorsteken die door onze fietsers worden gebruikt. Gedragsmaatregelen zoals de Slimme Routes zijn zeer effectief gebleken om de drukte meer te spreiden. Daarom zetten we niet alleen in op het verbeteren van de infrastructuur, maar ook op gedragsverandering.

We leggen de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan (zie het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022), omdat ze bijdragen aan het verbeteren en verfijnen ervan.

Regionale doorfietsroutes aanleggen en verbeteren

Gebruikers van e-bikes en speed pedelecs zijn bereid lange afstanden af te leggen. Daarom blijven we nieuwe regionale doorfietsroutes aanleggen. Deze investeringen dragen bij aan een toename van het regionale fietsgebruik. Bij de al bestaande regionale doorfietsroutes investeren we in kwaliteitsverbetering. Deze routes worden goed gebruikt en we willen het aantal gebruikers vergroten. Verder zorgen we voor een betere aanlanding van deze routes in de stad door te investeren in ons stedelijk hoofdfietsnetwerk en het realiseren van wijktangenten.

Fietstangenten tussen wijken aanleggen

Met het regionale doorfietsnetwerk en het stedelijke hoofdfietsroutenetwerk hebben we de afgelopen decennia vooral geïnvesteerd in de 'radiale fietsverbindingen'. Oftewel: fietsverbindingen naar de stad en de binnenstad. Omdat het op deze fietsroutes drukker wordt, willen we fietsers meer gaan spreiden. Daarvoor leggen we nieuwe 'fietstangenten' aan tussen de wijken, zoals een fietspad tussen de Iepenlaan en Park Selwerd langs de noordelijke ringweg. Bestaande tangenten gaan we opwaarderen, bijvoorbeeld de verbinding tussen de wijken De Held en Hoogkerk.

Versneld investeren in de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen

Veel fietspaden en fietsstroken zijn 20 à 30 jaar geleden aangelegd. De kwaliteit van de fietsverbindingen in onze gemeente sluit niet overal aan bij de eisen die we tegenwoordig stellen aan bijvoorbeeld breedte en soort verharding. We gaan daarom op zoek naar kansen waar we groot onderhoud slim kunnen combineren met het verbeteren van de fietsinfrastructuur.

Meer ruimte bieden aan de fietser; auto vaker te gast

Op sommige drukke fietsroutes is er geen ruimte om met de huidige wegindeling het fietspad te verbreden. Waar de veiligheid van het fietsverkeer echt onder druk staat, krijgt de fiets een prominente plek op een gemengde rijbaan met gemotoriseerd verkeer. De snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd. De weg kan bijvoorbeeld worden ingericht als fietsstraat, waarbij de auto te gast is. Vanzelfsprekend staat bij deze overwegingen de veiligheid van alle verkeersdeelnemers voorop. Voor een dergelijke oplossing is veelal minder verharde verkeersruimte nodig. Deze ruimte kunnen we gebruiken voor andere functies, zoals groen.

Fiets prominente plek geven bij ontwikkellocaties

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geven we de fiets altijd een prominente plek in de gehele infrastructuur. We zorgen voor hoofdverbindingen waarmee fietsers zich snel kunnen verplaatsen.

5.2.3 OV

OV vervult een cruciale rol voor verplaatsingen waarbij lopen en fietsen geen alternatief zijn. Het OV is ruimte-efficiënt en duurzaam.

De meeste verplaatsingen in onze stad zijn vooral per fiets, lopend en met de auto. Maar bij de mobiliteit van en naar de gemeente Groningen is het OV verantwoordelijk voor 20 procent van de verplaatsingen en dus belangrijk als alternatief.

De afgelopen tien jaar hebben we samen met onze partners hard gewerkt aan het verbeteren van het OV. Dat heeft onder andere geleid tot de introductie en de uitrol van het Q-link-netwerk, de aanleg van de westelijke HOV-as (busbaan Hoogkerk-Hoofdstation), de uitbouw van P+R-terreinen en overige hubs, extra treinen naar Assen, Winschoten en Leeuwarden, uitbreiding van station Groningen Europapark. Daarnaast staan nieuwe maatregelen op stapel, zoals de verbouwing van Hoofdstation Groningen (inclusief verplaatsing busstation en aanleg bustunnel), de doorkoppeling van regionale treinen en de aanleg van OV-knooppunt UMCG-Noord.

Ondanks deze verbeteringen merken we dat het OV-systeem tegen zijn capaciteitsgrenzen aanloopt. Dit betekent dat we heldere systeemkeuzes moeten maken, juist ook voor verbindingen binnen ons stedelijk gebied.

Wat zijn onze opgaves?

- Groei OV gebruik mogelijk maken.
- Groningen (inter)nationaal verbinden.
- Treinverbindingen I diep de stad in trekken.
- Busnetwerk versterken.
- Vraagafhankelijk vervoer aanbieden.
- Busvervoer in balans brengen met leefkwaliteit.
- OV efficiënter maken.

Groei OV gebruik mogelijk maken

De toename van inwoners en bezoekers vraagt om een groei van het OV. Deze groei willen we mogelijk maken. Ook hebben we de wens om het aandeel van het OV in de verplaatsingen te vergroten, om de druk van auto's te beteugelen. De toekomst van het OV in onze regio kunnen we alleen samen met de provincies en andere partners uitwerken.

In deze mobiliteitsvisie geven we onze denkrichting aan, maar voor het OV werken we samen met partners als de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Gezamenlijk brengen we in 2022 een concrete Routekaart Openbaar Vervoer 2040 uit.

Groningen (inter)nationaal verbinden

De bereikbaarheid van Groningen, als zesde gemeente van Nederland, is niet alleen van belang voor de regio, maar ook op landelijk niveau. Voor het ontwikkelpotentieel van Nederland is het van belang dat de agglomeraties met de grootste ontwikkelkracht, waartoe onze regio behoort, aan elkaar worden gekoppeld via snelle, hoogstaande OV-verbindingen. Zulke OV-verbindingen met andere agglomeraties versterken onze positie en waarborgen deze voor de toekomst. Ook willen we voor reizen over lange afstanden minder afhankelijk zijn van de auto en alternatieven ontwikkelen voor vliegbewegingen (binnen Europa).

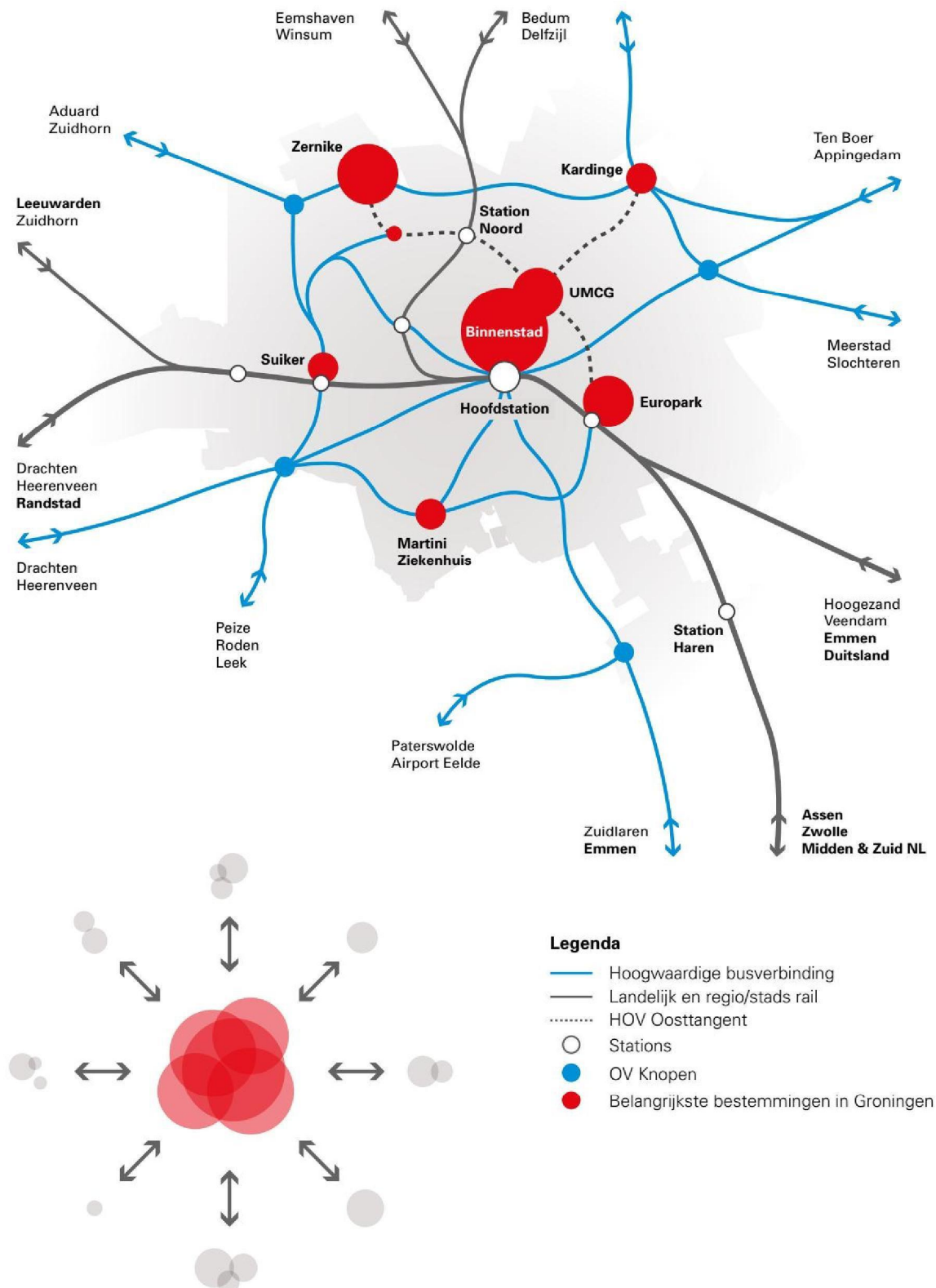
Op internationale schaal is de potentie hoog om stap voor stap te komen tot een directe hogesnelheidsverbinding tussen Parijs, de Randstad en Noord-Nederland. Daarnaast is een goede verbinding met Noord-Duitsland en Noordoost-Europa nodig. Daarom zetten wij in op de Lelylijn en reserveren de planologische ruimte ervoor. Deze hogesnelheidslijn verkort de reistijden sterk met andere landsdelen en ook binnen onze regio. Bovendien maakt deze nieuwe verbinding de bereikbaarheid van onze agglomeratie minder kwetsbaar voor verstoringen, aangezien we nu afhankelijk zijn van de spoorverbinding via Zwolle.

Treinverbindingen diep de stad in trekken

De verbondenheid tussen de stad Groningen en de regio op gebied van economie, onderwijs, cultuur, gezondheidszorg etc is groot. Goede regionale mobiliteit is randvoorwaarde om de verbondenheid te behouden. Binnen de stad liggen de grote (boven)regionale voorzieningen op verschillende locaties. Er is niet één bestemming 'stad Groningen'. Onze inzet is om OV-reizigers meer en verder de stad in te brengen zodat er meer directe verbindingen ontstaan tussen de regio en voorzieningen in de stad en andersom. Hiervoor moet de bestaande spoorstructuur beter worden benut. Naast de belangrijke overstapknoop op het Hoofdstation, willen we dat er in onze gemeente meer grote overstapknoopen ontstaan voor bus en trein. Dat maakt treinverbindingen tussen regio en stad aantrekkelijker. Ook leidt dit tot minder druk op het Hoofdstation van OV-reizigers die hier alleen overstappen.

Met het doortrekken van de regionale treinen tot voorbij het Hoofdstation, wordt de spoorstructuur in onze gemeente verder uitgebreid. We versterken de vier bestaande stations (Hoofdstation, Groningen-Noord, Groningen Europapark en Haren), waarbij vooral voor station Groningen-Noord een grote opgave ligt voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Daily Urban System OV





Daarnaast willen we drie nieuwe stations verwelkomen:

- Suikerzijde: als motor voor de ontwikkeling van woongebied De Suikerzijde en als overstapknoop voor reizigers aan de westkant van de stad;
- Hoogkerk: als voorstadhalte uit westelijke richting;
- Friesestraatweg: als voorstadhalte en voor een betere OV-verbinding met de noordwestelijke stadswijken.

Hervan heeft een nieuw station voor het te ontwikkelen nieuwe stadsdeel De Suikerzijde de hoogste prioriteit en wordt als eerste gerealiseerd.

Hierbij hoort een hogere frequentie en meer differentiatie van het treinverkeer tussen deze stations en de woonkernen in de regio. Voor een hogere frequentie zijn aanpassingen aan het spoor nodig, bijvoorbeeld extra sporen, en ook het opheffen van gelijkvloerse spoorwegovergangen is dan aan de orde. Dit zijn kostbare ambities die een lobby op rijks- en provinciaal niveau vragen en een lange adem vergen. Bij het inrichten van verkeersstructuren en (nieuwe) gebieden houden wij er wel alvast rekening mee. In de toekomst liggen er ook kansen de treinfrequentie te verhogen met autonoom rijdende treinen. Wij zetten nu deze stip op de horizon om onze ambitie in nauwe samenwerking met de provincies, het Rijk en ProRail tot stand te brengen.

Busnetwerk versterken

Het OV staat in zijn kracht wanneer het vervoersaanbod gebundeld is. Dat bewijzen succesvolle busconcepten zoals Q-link en Q-Liner. De bestaande Q-linkverbindingen nemen we als maatstaf in onze gemeente. Q-link staat voor een hoge kwaliteit, hoge frequentie, betrouwbaarheid en korte reistijd. Bestaande Q-linkverbindingen willen we verder verbeteren. De overige busverbindingen worden Q-link of willen we meer in de buurt van Q-linkkwaliteit brengen. Zo blijft het OV voor grote groepen aantrekkelijk en concurrerend.

We hanteren een ruimere afstand tot de halte dan voorheen. Waar dat mogelijk is en nog niet is gedaan, 'strekken' we de Q-linkverbindingen en reguliere busverbindingen. Dat betekent minder haltes en meer rechtstreekse routes. De ervaring leert dat reizigers bereid zijn een grotere afstand naar een halte af te leggen als er meer bestemmingen zijn en er vaker een bus rijdt. Per saldo leidt dit tot meer OV-reizigers. Het laatste decennium hebben we stap voor stap het busnetwerk in onze gemeente gestrekt richting een nieuw optimum tussen én directere OV-verbindingen én hogere frequentie én haltes op logische locaties in wijken en dorpen.

Voor de relatief kleine groep voor wie een grotere afstand tot de halte een belemmering is, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen. Dit draagt er ook aan bij dat het OV efficiënter wordt en dus betaalbaar blijft.

Net als de treinen, verbinden Qliners woonkernen in de regio vaker rechtstreeks met de kerngebieden in de stad. De reizigersstromen worden zo beter verspreid en lopen niet allemaal via het Hoofdstation. Tussenliggende kernen en wijken in de stad profiteren zo veel als mogelijk mee van deze verbindingen.

Voor het versterken van het stedelijke OV netwerk zien wij vier aandachtsgebieden

➤ *Hoofdstation*

Het Hoofdstation blijft belangrijk als (inter)nationale aankomstplek en voor overstappen tussen landelijk, regionaal en stedelijk OV. Nu is het Hoofdstation verreweg het grootste knooppunt. Oververhitting van het OV-systeem rond Groningen willen we voorkomen door reizigers eerder te verdelen (met overstapknopen in en rondom onze stad) en door het verbeteren en inrichten van OV-tangenten (dwarsverbindingen). Zo wordt de intensiteit van het OV in de direct omliggende wijken van het Hoofdstation en in en nabij het centrum minder hoog.

Om maximaal profijt te hebben van de doorkoppeling van de regionale treinen, heeft het Q-linknetwerk een goede verknoping met treindiensten en andere Q-links op het Hoofdstation en de andere stations. De belangrijkste openbaarvervoerknooppunten transformeren we daarbij naar hubs, waar naast OV (commerciële) voorzieningen aanwezig zijn en een ruime keuze aan (deel)mobilititeit en oplossingen voor het voor- en natransport.

➤ *Binnenstad*

Om in de binnenstad de noodzakelijke kwaliteitssprong voor de voetgangers te bereiken, hebben we de busroutes over de Brugstraat en de Grote Markt weggehaald. Daarmee is de halte Gedempte Zuiderdiep met straks ruim 10.000 in- en uitstappers per dag de belangrijkste OV-halte voor de binnenstad. Alle P+R terreinen rondom de stad zijn ook rechtstreeks verbonden met de halte Gedempte Zuiderdiep. Over het Gedempte Zuiderdiep reizen dagelijks ruim 20.000 reizigers naar allerlei bestemmingen in de stad zoals het UMCG en vele bestemmingen in de regio. De opgave is de busroute Gedempte Zuiderdiep en de haltes in te richten op lage snelheden die passen in de omgeving met veel voetgangers en fietsers en tegelijkertijd wel een nagenoeg ongehinderde doorstroming voor de ruim 1.000 bussen per dag te faciliteren

➤ *Schaalsprong oostzijde stad*

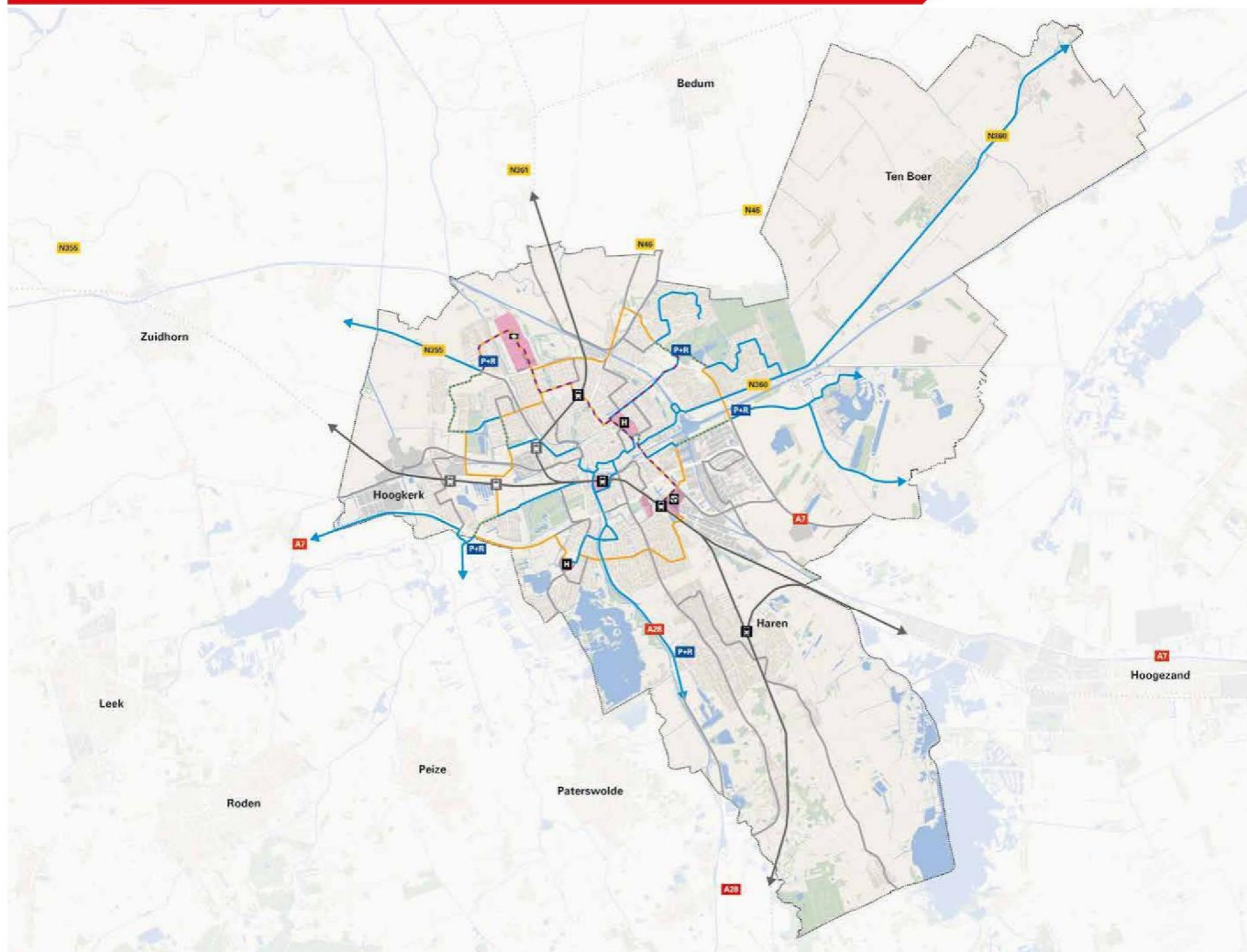
Aan de oostkant van de stad Groningen ligt geen rails, maar is wel robuust en grootschalig OV nodig. In eerste instantie heeft Q-link de taak om hier hoogwaardige OV-bereikbaarheid te bieden. Voor de toekomst denken we dat een schaalsprong nodig is, zoals een tram of een ander innovatief vervoersconcept. Dat geldt vooral op de corridor Europapark – UMCG – Noorderstation – Zernike en de corridor richting Karding. We reserveren hier voldoende ruimte voor. Zo blijven ruimtelijke reserveringen en aankopen van vastgoed die circa 10 jaar geleden voor het toen beoogde tramtracé behouden. Het verkennen van de mogelijkheden voor de oostelijke tangent is een cruciaal onderdeel van de Routekaart Openbaar Vervoer 2040.

➤ *Campus Zernike*

Campus Zernike, waar tienduizenden mensen werken en studeren, verlangt een zeer goede bereikbaarheid per OV. In de landelijke visie OV-toekomstbeeld 2040 wordt het opwaarderen van de OV-bereikbaarheid van Zernike door het Rijk als kansrijk erkend. Als mogelijkheden hiervoor zien we momenteel een trein naar Zernike via Noorderstation, en varianten met een hoogwaardige bus. De meeste kansen zien we in een gecombineerd vervoersaanbod voor Zernike met omliggende stadswijken. Zo kunnen deze andere wijken meeprofiten van een hoogwaardig OV-aanbod en is de vervoersvraag meer gespreid, wat gunstig is voor de exploitatie.

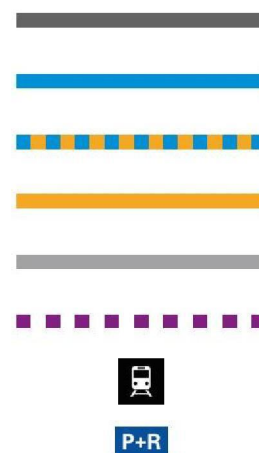
We willen daarom de overbelaste vervoersbundel Hoofdstation-Zernike veranderen in meerdere, goed belaste vervoersbundels. We creëren een uitstekende OV-verbinding tussen Noorderstation en Zernike als onderdeel van de oostelijke hoogwaardige OV tangent. Ook de toekomstige westelijke OV-tangent die het nieuwe station Groningen Suikerzijde aandoet, is hierbij in beeld.

Dragende OV Structuur



LEGENDA

- Landelijk en regio/stads rail
- Axiale HOV
- Axiaal/tangent gemengd
- Tangentiale HOV
- Overige OV
- HOV schaalsprong
- Station
- Parkeren + Reizen (P+R)





De WelMobiel in Vinkhuizen is een mooi voorbeeld van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer.

Vraagafhankelijk vervoer aanbieden

Mobiliteit is voor iedereen belangrijk. Als gemeente vinden we het dus cruciaal dat er een afdoende aanbod is aan kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, dat voor langere termijn is gegarandeerd. Reizigers die minder zelfredzaam zijn, bieden we goed 'vraagafhankelijk vervoer' aan (vormen van openbaar vervoer die de reiziger moet aanvragen).

Vraagafhankelijk vervoer kan worden ingezet voor de hele reis van A naar B, maar ook als aansluiting op het overige OV bijvoorbeeld bij hubs. Met de hubtaxi hebben we zo'n systeem in handen voor die delen van onze gemeente waar OV ontbreekt. En we hebben natuurlijk leerlingen- en WMO vervoer onder gebracht bij publiek vervoer.

In sommige wijken en dorpen in onze gemeente hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen voor een lokaal vervoersconcept. We faciliteren deze graag. Voor het maatschappelijk effect snijdt het mes namelijk aan meerdere kanten. Zo kan het bijdragen aan vergroten van sociale interactie in wijken, verminderen van sociaal isolement en kunnen chauffeurs bijvoorbeeld onderdeel zijn van re-integratie trajecten. Er ontstaat ook een koppelkans met ons WMO vervoer via Publiek Vervoer dat dan (kosten)efficiënter kan functioneren. Daarbij hebben wij er natuurlijk oog voor dat mensen die gebruik maken van concepten gebaseerd op vrijwilligers wel altijd vervoersgarantie hebben door back-up vanuit professionele vervoersconcepten.

In de toekomst kunnen hiervoor ook zelfrijdende (autonome) shuttles worden ingezet bijvoorbeeld als voor- en natransport naar hubs.

Busvervoer in balans brengen met leefkwaliteit

Het autoluw maken van het gebied binnen de ringwegen, verlangt dat alternatieven voor de auto voorhanden zijn, zoals concurrerend OV. Belangrijk daarbij is dat het OV ongehinderd en vlot kan doorstromen. Daar staat tegenover dat er ook locaties zijn waar we een impuls willen geven aan de leefkwaliteit, wat het wenselijk maakt dat het OV minder snel mag rijden. Om aan dit dilemma het hoofd te bieden, maken wij keuzes op het gebied van betrouwbaarheid en snelheid.

Ons streven is dat de gehele businfrastructuur ingericht is op 'betrouwbaar' OV. Voor wegen op de belangrijke OV-corridors streven wij een snelheid van 50 km/uur na en hoger waar dat kan. Op bepaalde plekken zien we grote kansen om met een aanpassing van het wegprofiel de leefbaarheid te versterken. Daar zullen we een lagere maximumsnelheid instellen, ook voor het OV. Daarbij geldt wel voor routes waar bussen 30 km/h rijden dat we zorgen voor een hoge betrouwbaarheid. Dat wil zeggen bussen lopen zo min mogelijk oponthoud op. In de Uitwerking Netwerken 2040 geven wij concreet aan welke infrastructuur welke karakteristiek voor afwikkeling van OV heeft.

OV efficiënter maken

Het OV is niet kostendekkend en onze overheidsbijdrage groeit niet. Nu al is het een financiële opgave om het openbaarvervoersysteem op peil te houden. De kostendekkingsgraad is in de afgelopen jaren enigszins teruggelopen door knelpunten in de doorstroming, vooral in en rondom de stad. Bussen zijn steeds langer onderweg door de toename van het verkeer.

Om het OV betaalbaar te houden moet het OV efficiënter functioneren. Dit kan onder meer door de doorstroming en de betrouwbaarheid te verbeteren. Als wegbeheerder hebben wij hier veel invloed op en we erkennen die verantwoordelijkheid. Ook het strekken van meer buslijnen, in combinatie met meer vraagafhankelijk vervoer, kan een bijdrage leveren. Alleen zo kunnen we de sociale functie van OV in de wijken en dorpen ook in de toekomst borgen. Tot slot zetten we in op het afvlakken van de ochtend- en avondpits door Anders Reizen. Als dit leidt tot een lagere inzet van extra materiaal en medewerkers, kan dat de exploitatie van het OV flink verbeteren.

5.2.4 Auto

De dominante positie van de auto binnen de stad en dorpskernen willen we terugdringen. Maar sluiten niet onze ogen voor dat auto's soms ook cruciaal zijn in de mobiliteit van onze inwoners en bezoekers. Vooral bij veel bewoners uit onze dunbevolkte regio is sprake van auto-afhankelijkheid.

Een goede autobereikbaarheid van de stad en met name onze economische gebieden waar fietsen en OV niet gemakkelijk een alternatief biedt, is nodig voor economische vitaliteit van onze gemeente, als volwaardig onderdeel van leefkwaliteit.

Het terugdringen van de auto betekent niet dat de auto nergens meer welkom is. In ons autonetwerk gaan we voor een balans tussen een minder dominante positie van de auto in de stad en dorpen én een goede regionale autobereikbaarheid. Daarbij is het belangrijk dat de hoofdwegen, zoals de ringweg, en de aansluitingen hierop goed doorstromen. Deze hoofdwegen zijn immers het alternatief voor de binnenstedelijke wegen, waarop we het autoverkeer zo veel mogelijk ontmoedigen. Bovendien zijn de hoofdwegen nodig om onze wijken, dorpen en bedrijventerreinen met de auto bereikbaar te houden. Met dit autonetwerk kunnen we sturen op het gebruik van de auto, de routes van het autoverkeer en het gedrag van de automobilist in de openbare ruimte.

Forenzen en bezoekers die met de auto naar onze stad komen, bieden wij goede parkeergelegenheid. We willen echter zo min mogelijk auto's op straat en diep in ons stedelijk gebied. Daarom zijn er voor deze bezoekende automobilisten P+R's aan de rand van de stad en parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Die zijn goedkoper dan een plek op straat. Ook zijn ze ruimer voorhanden: in een garage of een P+R-terrein is vrijwel altijd plek. Zo sturen we door onze prijsstelling en beschikbaarheid op laten afnemen van de hoeveelheid verkeer in de stad.

Wat zijn onze opgaves?

- Uitstekende doorstroming realiseren op ringweg en hoofdwegen.
- Parkeren op de juiste plek stimuleren.



Met het OV binnen een kwartier in de binnenstad vanaf P+R Hoogkerk.

Uitstekende doorstroming realiseren op ringweg en hoofdwegen

De ringweg is dé verdeelring van de stad en de binnenstad. Om deze functie goed te kunnen vervullen, is het nodig dat de gehele ringweg ongelijkvloers wordt. De dragers van het autonetwerk in de gemeente zijn op (inter)nationaal niveau de snelwegen (A7 en A28) en op regionaal niveau de ringweg en de provinciale wegen. Deze laatste zijn ook cruciaal om alle wijken en dorpen goed te ontsluiten en te voorkomen dat het verkeer door de wijken en dorpen heen rijdt. Afgelopen decennia zijn de noordelijke en oostelijke ringweg al aangepakt. Wanneer straks de aanpak van de zuidelijke ringweg gereed is, resteert nog de westelijke ringweg. Ook deze willen wij geheel ongelijkvloers maken. Dat betekent dus het aanpakken van de huidige gelijkvloerse kruisingen Friesestraatweg, Metaallaan, Pleiadenlaan/Siersteenlaan, Edelsteenlaan en Hoogeweg.

Parkeren op de juiste plek stimuleren

> *P+R-terreinen aan de rand van de stad*

We willen het gebruik en de functionaliteit van de P+R-terreinen aan de rand van onze stad uitbouwen. Bezoekers van de stad willen we met het aanbieden van actuele informatie stimuleren aan de rand van de stad te parkeren. Vanaf de P+R kunnen ze de binnenstad bereiken met een bus, of een andere vorm van vervoer kiezen, zoals een deelfiets. Voor inwoners van onze stad neemt de vanzelfsprekendheid van een eigen auto in je eigen straat af. Een deelauto in je eigen wijk kan een oplossing zijn maar wij verkennen of



Uitstekende parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

onze inwoners ook bereid zijn een deelauto te gebruiken vanaf onze P+R. De P+R wordt hiermee een nog belangrijker als schakel in de ketenmobiliteit.

In overleg met onze regionale samenwerkingspartners willen we bezoekers van de stad ook stimuleren om de auto al eerder te parkeren op een P+R ver weg van de stad , bijvoorbeeld bij Zuidhorn, Leek of Gieten. Zo voorkomen we een autorit naar de stad. Bovenal voorkomen wij met de P+R-terreinen extra belasting van de al drukke openbare ruimte in de stad.

Gratis parkeren op P+R-terreinen wordt aantrekkelijker door het invoeren van betaald parkeren in een groter gebied van de stad.

➤ *Parkeergarages aan de rand van de binnenstad*

Wie bereid is duurder te parkeren dan op de P+R en toch met de auto richting de binnenstad rijdt, stimuleren we te parkeren in een parkeergarage aan of in de rand van de binnenstad. We zorgen voor voldoende plekken in parkeergarages die schoon en veilig zijn. Zo kunnen we rijdende auto's in de binnenstad voorkomen, maar houden we de binnenstad voor het autoverkeer nog afdoende bereikbaar. De verdeelring voor de parkeergarages aan de rand van de binnenstad wordt de ringweg. Nu heeft de Diepenring deze functie nog.

5.2.5 Ketenvervoer en hubs

Met het aanbieden van hubs en het stimuleren van ketenvervoer voorkomen we de vanzelfsprekendheid van autogebruik voor de hele reis, maar bieden we tegelijkertijd mobiliteit voor iedereen.

Niet iedere verplaatsing van A naar B kan alleen te voet of alleen per fiets of alleen per openbaar vervoer gemaakt worden. De realiteit is dat de inwoners van het Ommeland behoorlijk afhankelijk zijn van de auto. Maar dat betekent niet dat iedereen met zijn auto diep ons stedelijk gebied in moet kunnen rijden. Daarvoor is er te weinig ruimte.

Daarom stimuleren we ketenvervoer. Dat is binnen één reis gebruik maken van verschillende vervoersvormen, zoals fiets, OV, auto, vraagafhankelijk OV, deeltweewielers en deelauto's. Zo bieden wij onze inwoners, forenzen en bezoekers ruime keuzes om te reizen. Ketenvervoer draagt bij aan een ruimte-efficiënt, schoon en gezond vervoersysteem.

Daar waar verschillende vervoersnetwerken samen komen, liggen de grootste kansen voor het (verder) stimuleren van ketenvervoer. Juist hier faciliteren wij ketenmobiliteit met de aanleg van hoogwaardige overstappunten, 'hubs' genoemd. Hoe breder het palet aan vervoersmogelijkheden bij een hub, hoe aantrekkelijker ketenmobiliteit wordt.

Op een hub vindt de reiziger allereerst een hoogwaardige halte voor het OV met veel en frequent arriverende bussen of treinen. Daarnaast zijn hier voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit en fietskluisen, haltes van de hubtaxi of andere vormen van vraagafhankelijk vervoer, standplaatsen voor taxi's en andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters. En bij enkele stations en natuurlijk bij alle P+R is er ook aanbod van hoogwaardige parkeerplaatsen. We bieden op die parkeerplaatsen uitstekende laadpunten voor elektrische auto's.

Met de deelscooter je reis voortzetten naar bestemming vanaf P+R Hoogkerk.



Onze ambitie is om waar mogelijk P+R locaties te voorzien van zonnedaken. Daarmee kunnen we bij deze entrees van onze stad iconen maken, dubbel ruimtegebruik van parkeren en opwekken van zonnestroom realiseren en bieden we geparkeerde elektrische auto's duurzame stroom direct van de bron. Verder zijn er voorzieningen die de overstap en het verblijf comfortabeler maken, zoals bankjes, een kiosk, een toilet, een watertappunt, wifi of ophaalpunten van online winkelen.

Hubs zijn in onze regio niet nieuw. De provincies Groningen en Drenthe tellen op dit moment al bijna 60 hubs, waarvan tien in onze gemeente. Ze bevinden zich bij de stations en P+R-terreinen. Wij willen graag hierop verder bouwen en uitbreiden.

Wat zijn onze opgaves?

- Doorontwikkelen hubs in de gemeente.
- Opstellen routekaart gemeentelijke hubs.

Doorontwikkelen hubs in de gemeente

We onderscheiden drie soorten hubs:

- Treinstations
- P+R-terreinen
- Wijk- en dorpshubs

Treinstations

Onze (nieuwe) treinstations krijgen nog ruimere mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen, zowel binnen onze gemeente zelf als naar de regio en verder. De ruimtelijke en economische functies in en rond de stations willen wij verdichten, zodat ze niet alleen brandpunten van mobiliteit zijn, maar ook van allerhande stedelijke activiteit. We willen bovendien het aanbod van vervoersdiensten uitbreiden met deelmobiliteit.

We hechten eraan dat alle stations in Groningen voorzien zijn van voldoende, aantrekkelijke en comfortabele fietsenstallingen, dicht bij de perrons en de bushaltes. Station Haren heeft al een hoogwaardige fietsenstalling. Binnen het project Groningen Spoorzone wordt bij het Hoofdstation een nieuwe, hoogwaardige fietsenstalling gebouwd. Verder komt er extra stallingscapaciteit op de stations Groningen Europapark en Groningen-Noord, omdat hier het aantal reizigers gaat toenemen. Ook bij de toekomstige stations zien wij uitstekende fietsparkeervoorzieningen als harde randvoorwaarde.

Het Hoofdstation en de stations Haren en Groningen Europapark beschikken over een P+R. Gezien de ligging van deze stations, midden in het stedelijk gebied, streven we hier niet naar een substantiële uitbreiding van het aantal parkeerplekken. Dit zou immers kunnen leiden tot het aantrekken van extra autoverkeer.

P+R-terreinen

Onze P+R-terreinen zijn historisch ontstaan als locaties aan de rand van de stad om het autoverkeer zo veel mogelijk af te vangen. Met hoogfrequente busverbindingen vanaf de P+R naar de belangrijkste werk- en onderwijslocaties lukt dat uitstekend.

P+R is de meest autogeoriënteerde hubsoort binnen ons hubsysteem. Traditionele P+R-functie van de overstap automobilisten op het OV blijft de basis voor de toekomst. De basis is hier de overstap van automobilisten op het OV. Tegelijkertijd zien we dat onze P+R's doorgroeien tot plekken waar een overstap naar de fiets steeds meer gemeengoed wordt. Wij koesteren deze ontwikkeling en breiden de stallingscapaciteit uit als de vraag dat rechtvaardigt. Maar bovenal willen we dat onze P+R's doorgroeien naar hubs met een ruim aanbod van (deel)mobiliteitsdiensten. Bovendien voegen we sociale en economische functies toe waar dit kan, zoals ophaalpunten voor online winkelen. Daarmee versterken we de aantrekkelijkheid van deze hubs nog meer.

Wijk- en dorpshubs

Naast stations en P+R's, zien we kansen voor het ontwikkelen van hubs in onze wijken en dorpen. Deze wijk- en dorpshubs kunnen belangrijk zijn voor de overstap tussen het reguliere openbaar busvervoer (belangrijke OV knooppunten) en het vraagafhankelijk vervoer, zoals de hubtaxi en kleinschaligere initiatieven van wijk- en buurtvervoer. Daarnaast willen wij hier zorgen voor een ruim aanbod van verschillende (deel) mobiliteitsdiensten. Autoparkeren zal op deze hubs een ondergeschikte rol spelen.

Een belangrijk pluspunt van wijk- en dorpshubs is dat ze het lopen als voor- of natransport stimuleren, omdat ze midden in een woonomgeving liggen. We zien kansen voor wijk- en dorpshubs om verder door te groeien tot dé sociaaleconomische knooppunten voor de directe omgeving. Denk bijvoorbeeld aan horeca of een ophaalpunt voor pakketbezorging. Daarom liggen bij wijk- en dorpshubs koppelingen met al bestaande wijk- en dorpscentra voor de hand.

Opstellen routekaart gemeentelijke hubs

Om de ontwikkeling van de hubs gestructureerd aan te pakken, stellen we in 2022 een routekaart hiervoor vast. De toekomstige wijk- en buurthubs vormen samen met onze stations en P+R's een dekkend netwerk van overstap-punten in onze gemeente. Behalve dat hubs belangrijk zijn in de (keten)mobiliteit, beschouwen we hubs nadrukkelijk ook als ruimtelijke-ontwerpopgaven. Vooral de introductie van wijk- en dorpshubs is nieuw en moet verder uitgedacht te worden.

5.2.6 Deelmobiliteit

De laatste jaren is deelmobiliteit sterk in opkomst. Deelmobiliteit vergroot de vrijheid in mobiliteit voor iedereen.

We zien een verandering ontstaan van het bezit van vervoersmiddelen naar het gebruik ervan. Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de overgang naar vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. Daarnaast vergroot deelmobiliteit het keuzepalet aan vervoer, en kan het een oplossing bieden voor inwoners die zich geen eigen vervoersmiddel kunnen veroorloven.

Deelmobiliteit zit (inter)nationaal nog volop in de ontwikkelingsfase. Wij zien hier veel innovaties. We bieden daar ruimte aan als ze bijdragen aan onze doelstellingen van duurzaam vervoer. Alle reden om deelmobiliteit voortaan als volwaardig mobiliteitsthema op te pakken.

Wat zijn onze opgaves?

- Aanbod en gebruik deelauto's vergroten.
- Systemen opzetten voor deeltweewielers.
- Initiatieven voor deellogistiek ondersteunen.
- Regie op deelmobiliteit voeren.
- Uitvoeringsprogramma deelmobiliteit opstellen.

Aanbod en gebruik deelauto's vergroten

We willen het aanbod van deelauto's sterk vergroten en het gebruik stimuleren. De beschikbaarheid van deelauto's leidt tot het wegdoen van privéauto's en voorkomt de aankoop ervan. Autodelen leidt ook tot bewust, en daarmee minder, autogebruik. Daar staat tegenover dat deelautogebruikers die voorheen geen auto hadden, wat vaker met de auto reizen. Dat weegt echter niet op tegen de vermindering in autogebruik van voormalige autobezitters. Inzetten op deelauto's verlaagt ook de vraag naar parkeerplaatsen op straat. Doordat deelauto's vervoer bieden naar locaties die met de fiets of het OV slecht bereikbaar zijn, ontstaat meer vrijheid in mobiliteit.

Bij het verdelen van parkeerplaatsen geven we voorrang aan deelauto's boven auto's in eigen bezit. In de woonwijken en onze dorpen krijgen ze prominente parkeerplaatsen, ook in gebieden waar de parkeerdruk hoog is. Wij zetten in op elektrische deelauto's, waarvoor we voldoende openbare laadplekken moeten creëren. Dankzij nieuwe technieken hoeven deelauto's niet altijd meer op vaste locaties in een wijk te staan of kunnen bewoners steeds gebruiksvriendelijker eigen auto's delen. Waar mogelijk willen wij initiatieven op dit vlak ondersteunen en faciliteren. In deze gevallen kan de aanbieder een vergunning krijgen voor een vastgesteld gebied. Hiermee bieden we bewoners juist in gebieden met een hoge parkeerdruk een alternatief voor autobezit. Wanneer in de toekomst de dichtheid van deelauto's hoog genoeg is en er zo veel laadplekken zijn dat opladen voor deelauto's gegarandeerd is, is er geen noodzaak meer dat ze vaste standplaatsen hebben.

Bij nieuwbouw hanteren we voor ontwikkelaars lage parkeernormen als zij een reëel alternatief met deelauto's aanbieden. We onderzoeken ook op welke manier deelauto's kunnen worden ingezet in onze dorpen. Daar liggen het OV en de fiets minder voor de hand en de is autoafhankelijkheid groter.

Tot slot willen we dat deelauto's beschikbaar zijn op P+R-terreinen en toekomstige mobiliteitshubs. Zo vergroten we het keuzepalet aan mobiliteit op deze belangrijke overstaplocaties.

Het aanbod van elektrisch deelauto's neemt toe (in de Hortusbuurt).



Systemen opzetten voor deeltweewielers

Deeltweewielers (deelfietsen en deelscooters) zijn van meerwaarde voor de eerste en de laatste kilometers van de reis van deur tot deur. Ze vergroten de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Maar ook het gebruik van P+R-terreinen en hubs wordt met een aanbod van deeltweewielers aantrekkelijker. De deeltweewielers bieden bezoekers en forenzen de mogelijkheid om zich flexibel en duurzaam binnen onze gemeente te verplaatsen.

Dat maakt de keuze om met de auto naar en in Groningen te reizen minder vanzelfsprekend. Ons is er veel aangelegen dat de kansen die deeltweewielers bieden voor duurzaam vervoer, ook benut worden.

Deelfietsen

De deelfiets past helemaal bij Fietsstad Groningen. Wij streven naar een helder, betaalbaar en gebruiksvriendelijk deelfietsstelsel. Maar wel door ons gereguleerd. Dit deelfietsstelsel vestigt zich prominent op stations, P+R-terreinen en mobiliteitshubs. Het stelsel verbindt zich met de grotere werklocaties en publieke hotspots. Om overlast van gestalde deelfietsen te voorkomen, wijzen we in bepaalde gebieden geregleerde en afgebakende wisselplekken aan. In die gebieden mag de deelfiets dus niet op elke plek worden achtergelaten. Daarnaast leggen we eisen vast over het aantal deelfietsen en hoe aanbieders garanderen dat hun klanten de fietsen gepast stallen.

Deelscooters

Deelscooters kunnen een alternatief zijn voor ritten waarbij het OV geen reële optie is of (deel)fietsafstanden te groot zijn. Wij zetten in op een toegevoegde waarde van deelscooters als alternatief voor de auto zonder dat ze een concurrent worden voor lopen of fietsen. Ook voor elektrische deelscooters leggen we, net zoals voor deelfietsen, eisen vast over het aantal deelscooters en hoe aanbieders ervoor zorgen dat klanten de scooter gepast stallen. Deze eisen kunnen bovendien in zekere mate strenger zijn, omdat deelscooters een groter gedeelte van de openbare ruimte innemen en daarom eerder een bron van overlast vormen.

Initiatieven voor deellogistiek ondersteunen

Wij faciliteren initiatiefnemers van duurzame deellogistieke oplossingen. Vanaf 2025 is de bevoorradings van de binnenstad, binnen de Diepenring plus Westerhaven en omgeving, emissievrij. Een aanzienlijk deel van de bevoorradings van de binnenstad verloopt niet via reguliere vervoerders. Sommige ondernemers bevoorraden hun winkels of restaurants met hun eigen auto's. Voor deze groep zijn duurzame deelvoertuigen een oplossing.

Zij hoeven dan niet te investeren in een nieuw of extra voertuig en het ontzorgt ze voor het onderhoud.

Ook voor particulieren zou een toegankelijk aanbod van bijvoorbeeld deelbakfietsen kunnen helpen bij het voorkomen van ritten waarvoor anders een auto nodig is.

Regie op deelmobiliteit voeren

Alle vormen van deelmobiliteit die zich afspelen in de openbare ruimte, zijn vergunningplichtig. Daarmee hebben wij een sterk instrument in handen om de regie te voeren op het ontstaan en exploiteren van deelmobiliteitsconcepten. Zo kunnen wij zorgen voor de groei van deelmobiliteit. Daarbij gaat het ook om aanwijzen en faciliteren van standplaatsen en wisselplekken en het promoten van deelmobiliteit. Dit uiteraard in nauwe samenwerking met de marktpartijen die deelmobiliteit aanbieden.

Tegelijk hebben wij de sleutel in handen om ongewenste neveneffecten tot een minimum te beperken, zoals overlast van gestalde deelfietsen of -scooters in de openbare ruimte. Hierover kunnen we eisen stellen aan de aanbieders. Bij de maatschappelijke meerwaarde die wij nastreven, past niet een ongebreideld aantal aanbieders die opereert in onze openbare ruimte. We gaan het aantal aanbieders limiteren en eisen stellen aan de concepten.

We zien een trend dat er steeds meer elektrische microvoertuigen komen zoals elektrische steps die ook worden in gezet als deelvoertuig. Wanneer het zich voordoet wegen wij de meerwaarde af ten opzichte van het totale aanbod van deelmobiliteit op dat moment inclus de eventuele ongewenste neveneffecten.

Elke aanbieder van deelmobiliteit heeft zijn eigen concept, marketing en specifieke apps. Wij vinden het belangrijk dat we toegroeien naar één platform waarin onze inwoners en ondernemers alle doelvoertuigen kunnen vinden, boeken en betalen. Wij ondersteunen initiatieven die deelsystemen integreren in één (landelijk) platform. Zo integreren we deelmobiliteit efficiënt en overzichtelijk in het mobiliteitssysteem van de stad.

Uitvoeringsprogramma deelmobiliteit opstellen

Wij maken deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van ons beleid. We kiezen ervoor het samenspel tussen markt en overheid zo vorm te geven dat deelmobiliteit maximaal bijdraagt aan de overgang naar duurzame mobiliteit. In deze mobiliteitsvisie leggen we het fundament hiervoor. Op basis van deze hoofdlijnen verkennen wij in 2021 de beste route naar een deelfietssysteem en werken wij een uitvoeringsprogramma deelauto's uit.

5.2.7 Logistiek

Ook logistiek verkeer moet een bijdrage leveren aan onze ambities.

Afgesproken is dat de logistiek in de binnenstad vanaf 2025 emissievrij is.

De stad Groningen trekt veel bezoekers, bedrijven en toeristen aan, en daarmee ook veel logistiek. Deze logistieke bedrijven zijn veelal gevestigd op de bedrijventerrein aan randen van de stad Groningen, maar ook verspreid over de stad zien we veel kleinere logistieke bedrijven. Op het bedrijventerrein Westpoort is nog ruimte beschikbaar voor nieuwe grootschalige bedrijven in de logistieke sector. Deze ruimte is ook hard nodig voor de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige logistiek.

Veruit de meeste logistieke bewegingen in Groningen vinden plaats via de weg. Met het ongelijkvloers maken van de ringweg ontstaan goede en rechtstreekse verbindingen naar onze bedrijventerreinen. Onze gemeente kent relatief weinig goederenvervoer via water en spoor.

In de binnenstad van Groningen zien we dat stadslogistiek vaak gepaard gaat met opstoppen, verkeersonveilige situaties voor voetgangers en fietsers, geluidsoverlast en problemen met de luchtkwaliteit. Daarom zetten we in op het verminderen en verduurzamen van de logistieke stromen.

Visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek

In 2014 hebben wij ons al uitgesproken voor een emissievrije stadslogistiek in 2025.

Met de Visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek (2021) geven we hieraan invulling. In de visie staan de volgende maatregelen centraal.

- Het vergroten van het venstertijdgebied in 2022.
- Het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek vanaf 2025.
- Het invoeren van camera handhaving in 2022.
- het aanscherpen van het ontheffingenbeleid in 2022.
- Het stellen van voorwaarden aan logistiek bij nieuwe bedrijven en functies in de binnenstad.

Wat zijn onze opgaves?

- Logistieke stromen beheersen.
- Overgang naar zero-emissie-logistiek begeleiden.
- Oplossingen zoeken voor kleine logistieke stromen.
- Logistiek over spoor- en waterwegen stimuleren.

Logistieke stromen beheersen

We willen de hoeveelheid logistieke voertuigen in en om de binnenstad (het gebied binnen de Diepenring en Westerhaven) beter beheersen. We gaan kritisch kijken naar wie we toegang geven en wanneer. Met behulp van een nieuw handhavingssysteem voor logistiek verkeer kunnen we gericht toegang verlenen. Zo sturen we in de binnenstad op een balans tussen bevoorradingsverkeer en een aangenaam verblijfsklimaat voor bewoners en bezoekers.

De binnenstad kent ook verkeersstromen van bouwlogistiek en service-, montage- en storingsdiensten. Mogelijk kunnen deze doelgroepen gebruik maken van hubs, collectieve diensten, cargobikes en licht-elektrische vrachtovertuigen. Samen met de sector gaan we op zoek naar concepten om de hoeveelheid verkeer te verduurzamen en te minimaliseren.

Initiatieven voor duurzame logistiek ontwikkelen zich rap.



Overgang naar emissievrije logistiek begeleiden

De markt van logistieke dienstverleners is bereid zelf een bijdrage te leveren aan de overgang naar emissievrije logistiek in de binnenstad. Het is echter te vroeg om de markt de vrije hand te geven. Wij willen zelf sturen op welke alternatieven we wel en niet in onze binnenstad toelaten. Onze aanpak is samen te vatten in de steekwoorden verbinden, aanjagen en ondersteunen.



Verbinden:

We brengen verschillende partijen uit de logistieke keten bij elkaar, zoeken samen met marktpartijen naar geschikte locaties en maken nieuwe, efficiënte concepten mogelijk.



Aanjagen:

We helpen bij het opzetten van logistieke hubs die fungeren als overslagcentrum voor goederen die worden aangeleverd met grote lange-afstandsvoertuigen. Op de hubs worden de goederen overgeladen in kleine, schone voertuigen zoals cargobikes en lichte elektrische transportvoertuigen. Op korte termijn vraagt dit van ons een actieve rol; op lange termijn denken we een stapje terug te doen en initiatieven bij de markt te laten.



Ondersteunen:

We helpen marktpartijen bij de introductie van deelplatforms voor logistieke voertuigen en bundeling van vrachtstromen.

In 2035 gaan we nog een stap verder, dan moeten alle logistieke vervoersstromen op gemeentelijke wegen emissievrij zijn. We verkennen welke maatregelen geschikt zijn voor het stimuleren en versnellen van zero-emissie-logistiek in de wijkcentra, woonwijken en dorpen. Dit doen we door maatregelen die we de komende jaren voor de binnenstad uitvoeren, breder in te zetten. Ook introduceren we nieuwe businessmodellen voor zero-emissie-logistiek en bevoorradings. Nieuwe stedelijke, gemengde woon-werkgebieden richten we zo in dat de zware logistiek, voor bijvoorbeeld supermarkten en horeca, niet ver de wijk in hoeft te rijden.

Oplossingen zoeken voor kleine logistieke stromen

De laatste jaren is er een behoorlijke groei van kleinere vormen van logistiek vervoer, onder meer doordat meer particulieren en bedrijven kiezen voor online winkelaankopen en thuisbezorgen. Deze groei vergroot de druk op de schaarse ruimte in de stad. Samen met de markt zoeken we naar efficiëntere logistieke oplossingen, zoals centrale afhaalpunten, eventueel in combinatie met andere wijkvoorzieningen en hubs.

Logistiek over spoor- en waterwegen stimuleren

De drie noordelijke provincies en de vier grootste steden hierin (Groningen, Leeuwarden, Emmen en Assen) hebben gezamenlijk de ambitie vastgelegd dat Noord-Nederland in 2035 emissievrij is. Dit betekent dat ook de logistiek in 2035 emissievrij moet zijn. Meer logistiek over spoor- en waterwegen kan hier een grote bijdrage aan leveren.

Als gemeente juichen we meer logistiek over spoor- en waterwegen toe, maar dat kan alleen in regionale samenwerking worden bereikt. Op het schaalniveau van Noord-Nederland wordt bekeken wat hiervoor strategische locaties zijn. Mogelijk ontstaan er goede kansen voor logistiek over water en spoor binnen de gemeente Groningen. Op dit moment werken we aan een nieuwe strategische aanpak voor onze werklocaties. Hierin bieden we meer duidelijkheid over wat in Groningen het perspectief is voor transport over water en spoor.

Midden door onze gemeente over het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal loopt de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze vaarweg ontsluit de provincies Groningen en Fryslân voor de binnenvaart en verbindt Noord-Duitsland met de havens van Amsterdam en Rotterdam. De vaarweg is een pijler onder de Nederlandse en ook de Noord-Nederlandse economie. De directe bedrijvigheid gerelateerd aan deze vaarroute voor onze gemeente is op dit moment relatief gering.

Dwars door de stad loopt ook de Staande Mast Route. De enige vaarroute over binnenwateren voor schepen met vaste masten tussen Lemmer, Lauwersmeer en Delfzijl. Naast recreatievaart maakt ook de chartervaart gebruik van deze route en draagt zo bij aan de toeristische sector in de gemeente.

Wij vinden het belangrijk dat scheepvaartverkeer onze gemeente kan doorkruisen. Midden in de stedelijke omgeving zoeken wij altijd naar de juiste balans tussen belangen van doorvaart en de belangen van fietsers, OV en autoverkeer bij een betrouwbaar, comfortabel en fijnmazig netwerk. De ruimtelijke inpassing is ook een belangrijk aandachtspunt. Daar waar weg-, water- en spoortransport elkaar kruisen moeten we bepalen hoe om te gaan met prioriteiten tussen deze verschillende vervoersvormen, zowel in ontwerp van bruggen als op het vlak van verkeersmanagement.

5.2.8 Verkeersmanagement en Smart Mobility maakt het mogelijk

Verkeersmanagement is het beïnvloeden van verkeersstromen om de verkeersafwikkeling te verbeteren. En op basis van actuele data ontstaan andere keuzes in reisgedrag. Technische ontwikkelingen bieden steeds meer kansen om onze doelen te bereiken.

De manier waarop wij reizigers kunnen beïnvloeden, verschuift van dynamische informatieborden langs de weg naar apps en verkeersinformatiesystemen in de auto of op de telefoon. Dit biedt legio kansen om deze nieuwe technieken proactief in te zetten voor de doelen van deze mobiliteitsvisie. Daarmee kunnen de beschikbare wegen op de juiste wijze worden benut en kan het gebruik van ruimte-efficiënte en schone voertuigen worden gestimuleerd. Denk bijvoorbeeld aan het anders instellen van verkeerslichten, zodat fietsers of het OV vaker groen krijgen.

De nieuwe technieken kunnen ook automobilisten helpen die naar Groningen rijden. Zij moeten in de toekomst eerder een routekeuze maken dan nu. Dat komt door het laten vervallen van de Diepenring als verdeel- en parkeerzone voor auto's en het ontmoedigen van direct autoverkeer tussen wijken. Het huidige Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) met displays langs de wegwijk gaan we na afschrijving niet meer vervangen. Actuele informatie over de parkeerbezetting is dankzij apps in de auto sneller bekend dan via de borden langs de weg. Dit voorkomt veel onnodige verkeersbewegingen rondom de binnenstad en helpt om de geparkeerde auto's beter te spreiden.

Cruciaal bij het stimuleren van ketenvervoer (paragraaf 5.2.5) is de ontwikkeling van slimme apps om de reis te plannen, te boeken en te betalen. Deze apps werken met actuele reisinformatie, waarvan een aantal informatiestromen bij ons vandaan komen, zoals het aantal beschikbare P+R-parkeerplaatsen en bustijden.

Wat zijn onze opgaves?

- Beschikbaar stellen en het delen van verkeersdata.
- Verkeersmanagementsysteem doorontwikkelen.



Kiezen voor een reis in één app zonder de lasten te dragen van het bezit.

Beschikbaar stellen en het delen van verkeersdata

Als wegbeheerder stellen wij data beschikbaar over bijvoorbeeld parkeervoorzieningen, bruggen, gebruiksregels voor wegen en parkeerplaatsen, verkeersregelininstallaties en tijdelijke afsluitingen door wegwerkzaamheden en evenementen. Reizigers kunnen op basis van deze en andere informatie, gerichte reisadviezen ontvangen. Zij kunnen zo sneller, slimmer en gezonder reizen. Dat levert weer voordelen op voor de samenleving, 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.

De komende jaren gaan we ons aandeel in de data betrouwbaar en tijdig beschikbaar stellen. Ook richten we ons op het ontwikkelen van kaders voor het verzamelen en delen van data en het inzetten hiervan. Het directe belang van de markt of de individuele reiziger sluit namelijk niet altijd aan bij het algemeen belang. Zo is het bieden van de kortste autoroute van A naar B vanuit leefbaarheid misschien wel ongewenst. Of leiden dit soort ontwikkelingen juist tot een toename van het gebruiksgemak van de auto. Terwijl wij, vanuit het oogpunt van leefbaarheid, juist willen dat mensen meer gaan fietsen. Uiteraard hebben wij daarbij er altijd oog voor dat wij privacy rechten van de weggebruikers niet schenden.

Verkeersmanagementsysteem doorontwikkelen

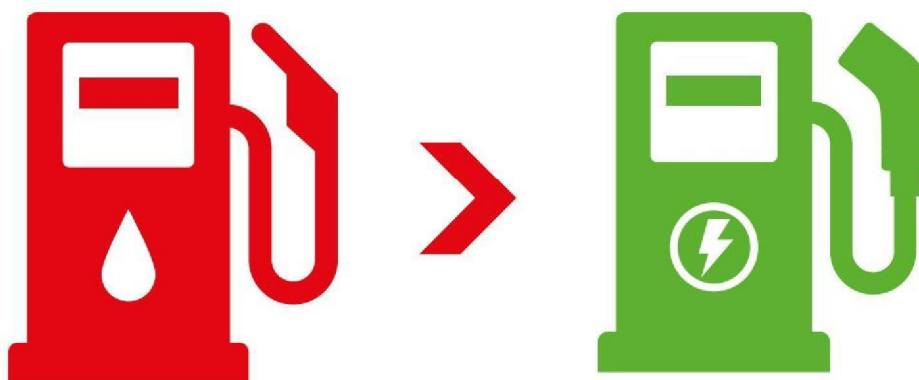
We willen ons verkeersmanagementsysteem doorontwikkelen. Elk verkeerslicht in onze gemeente dat vervangen moet worden, wordt een 'slim' verkeerslicht. Een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI) verzamelt en verzendt informatie over het verkeer. Doordat iVRI's met elkaar in verbinding staan, 'weet' een iVRI beter dan een gewone VRI hoeveel verkeer eraan komt en wat voor soort verkeer het is. Met de data die een iVRI uitzendt, kunnen weggebruikers persoonlijk geïnformeerd worden. Ook kan de iVRI specifieke voertuigen herkennen en eerder voorrang geven. Met de huidige VRI's is dat alleen beschikbaar voor nooddiensten en op sommige kruisingen voor openbaar vervoer.

Het netwerk van iVRI's geeft ons meer mogelijkheden om het verkeer te regelen op basis van onze doelen gericht op de transitie naar ruimte efficient, schoon en gezond vervoer. We hebben invloed op de instroom en doorstroming van verkeer op diverse en langere routes met meerdere verkeerslichten. En kan slimmer en proactiever op specifieke verkeerssituaties gestuurd worden zoals bijvoorbeeld rond wedstrijden van FC Groningen of de Bloemetjesmarkt.

Met onze huidige verkeerslichten kunnen we dankzij regensensors fietsers bevoordelen als het regent. Met iVRI's kunnen we straks nog meer. Uitgangspunt is dat alle verkeersdeelnemers op een billijke manier worden bediend. Uiteraard krijgen uitrukkende hulpdienst voorrang. Maar we willen nadrukkelijk ook voorkeuren geven aan meer ruimte voor fietsers, voetgangers of het OV. Zo versterken we het gebruik van vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is.

Verder verkennen we de mogelijkheden om ook fietsers op de een of andere wijze informatie te geven over reistijd, werkzaamheden of bijvoorbeeld brugopeningen. Automobilisten ontvangen immers informatie via verkeersinformatiesystemen in de auto en OV-reizigers kunnen op telefoons kijken – fietsers niet. En we onderzoeken hoe het koppelen van actuele data over brugopeningen met onze iVRI's kan bijdragen aan een slimmere verkeersdoorstroming rondom brugopeningen.

5.3 Vergroenen



5.3.1 Emissievrije voertuigen

Elektrisch rijden wordt steeds meer gemeengoed. In de gemeente Groningen willen we een overgang naar emissievrij vervoer tot stand brengen.

Elektrisch rijden wordt in de toekomst de norm. De termijn waarop in alle prijscategorieën een ruime keuze aan schone voertuigen voorhanden is, is vooral een verantwoordelijkheid van de voertuigproducenten. Deze overgang wordt versneld door landelijke en Europese regels over welke voertuigen in Nederland en Europa verkocht mogen worden en door stimulerende belastingvoorwaarden voor kopers en gebruikers. Als gemeente kunnen wij deze overgang naar emissievrije voertuigen op vele vlakken een duw in de rug geven.

Wat zijn onze opgaves?

- Voldoende openbare laadinfrastructuur en waterstofvulpunten aanbieden.
- Regels voor gebruik van infrastructuur opstellen.
- Zelf het goede voorbeeld geven.

Voldoende openbare laadinfrastructuur en waterstofvulpunten aanbieden

We willen elektrisch rijden in onze gemeente stimuleren door voldoende laadpunten en waterstofpunten aan te bieden. Te allen tijde willen we voorkomen dat een potentiële elektrische rijder afziet van de aanschaf van een elektrische auto door een gebrek aan openbare laadinfrastructuur, en daardoor fossiel blijft rijden.

➤ Laadpalen

In Nederland is sinds 2013 het aantal volledig elektrische auto's toegenomen van 4.000 tot ruim 196.000 (augustus 2021, bron: RVO). Tegenwoordig is één op de vier nieuw verkochte auto's een 'stekkerauto' (volledig elektrisch of plug-in-hybride). We verwachten dat in 2025 zo'n 16.000 elektrische voertuigen in de gemeente rondrijden. Dit aantal neemt daarna alleen maar verder toe.

In onze Visie Openbare Laadinfrastructuur Groningen 2025 beschrijven we hoe we het aantal laadpalen in de woonwijken op korte termijn proactief laten toenemen. We groeien daarbij door tot ongeveer 850 palen in woonwijken in 2025. In het eindbeeld van 2040 is het voorstelbaar dat er circa 6.000 openbare laadpunten zijn in onze gemeente. Met de plankaart openbare laadinfrastructuur hebben we voor potentiële openbare laadpunten een concrete locatie bepaald op basis van een goede inpassing. Daarnaast volgen wij nauwlettend de innovaties die mogelijk kunnen leiden tot ruimtebesparende en slimme manieren om in de laadbehoefte te voldoen dan gebruikelijke laadpalen. Laadplekken voor emissievrije voertuigen mogen ten koste gaan van reguliere parkeerplekken, ook als er sprake is van betaald parkeren. Op de lange termijn, wanneer het merendeel van de auto's emissievrij is, gelden de regels om de parkeerdruk te beperken uiteraard ook voor schone voertuigen.

Daarnaast zien we mogelijkheden voor het realiseren van een dekkend netwerk aan openbare (snel) laadpalen buiten de woonwijken. Specifiek richten we ons daarbij op de dorpskernen, bezoekers aantrekkende locaties, P+R-terreinen en stedelijke hubs. Om dit slagvaardig te kunnen opzetten, zoeken we naar een constructie waarbij wij zelf de openbare laadpalen in onze woonwijken in eigendom nemen, exploiteren en onderhouden, maar voor de uitvoering hiervan een marktpartij inhuren. Daarbij kijken we ook of dit gecombineerd kan worden met energie van onze zonneparken en windmolens.

➤ Waterstofvulpunten

Daarnaast werken we aan het realiseren van nieuwe waterstofvulpunten. Deze zijn in eerste instantie voor ons eigen wagenpark en de waterstofbussen die in onze gemeente rijden. In 2025 heeft de gemeente Groningen naar verwachting circa 20 waterstofvrachtwagens. Vóór 2022 rijden er 32 waterstofbussen binnen de provincies Groningen en Drenthe. We stimuleren dat er ook openbare waterstofvulpunten gaan ontstaan, en stellen hiervoor een actieplan op.

Nieuwe veiligheidsvraagstukken

De transitie naar elektrische- en waterstofvoertuigen levert ook specifiek nieuwe veiligheidsrisico's op. Een voorbeeld is dat het blussen van elektrische auto's wezenlijk verschilt van het blussen van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De transitie naar elektrische en waterstofvoertuigen betekent dus ook een transitie van de regelgeving, de randvoorwaarden en de inrichting van onze systemen om de veiligheid van onze inwoners te waarborgen. Het gaat dan om gebouw- en voertuigtechnische regels en randvoorwaarden rond positionering van laad-, parkeer- en onderhoudslocaties binnen onze gemeente. Samen met de veiligheidsregio gaan we procesmatige en inhoudelijke kaders te formuleren en werken we aan pilotprojecten in dit kader.

Regels voor gebruik van infrastructuur opstellen

We gaan de toegang tot onze wegen en de openbare ruimte deels afhankelijk maken van de uitstoot. Voertuigen met vervuilende uitstoot zijn dan in bepaalde gebieden niet meer welkom. Zo verbeteren we de directe leefkwaliteit van onze inwoners in deze gebieden. We stimuleren zo de overgang naar emissievrije voertuigen. Uiteraard doen wij dit binnen een billijk tijdspad, zodat de samenleving tijd heeft om over te schakelen op emissievrije vervoersmiddelen.

In Nederland mogen vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die op benzine of diesel rijden. In 2050 zijn alle voertuigen op fossiele brandstof van onze wegen verdwenen. Voor de stadsdistributie in de binnenstad leggen we de lat hoger want die is al vanaf 2025 emissievrij. Ook voor andere voertuigen streven wij binnen onze gemeente een versnelling na van deze verandering naar schone voertuigen. Tussen 2030 en 2035 is de beschikbaarheid van elektrische voertuigen ons inziens zodanig dat alle voertuigen in de binnenstad van Groningen volledig emissievrij kunnen zijn. We zien de binnenstad van Groningen in dit opzicht als een ruim gebied.

Vanaf 2025 mogen er in Nederland geen nieuwe snorfietsen die op benzine rijden verkocht worden. Het landelijk streven is dat dit vanaf 2030 ook geldt voor bromfietsen. Oudere snor- en bromfietsen op benzine rijden daarna nog wel rond, maar op lange termijn verdwijnen ze uit ons straatbeeld. Door de komende jaren diverse fietspaden te verbieden voor snor- en bromfietsen die rijden op fossiele brandstof geven wij op korte termijn een extra impuls aan de transitie naar fossielvrije tweewielers binnen onze gemeente. Ook in de binnenstad geven we hier uitvoering aan door diverse straten en pleinen te verbieden voor snor- en bromfietsen op fossiele brandstof.

We gaan verkennen of we op meer plekken emissievrije gebieden kunnen instellen, bijvoorbeeld de Zernike Campus en het centrumgebied van Haren. We onderzoeken hoe we emissie-eisen kunnen stellen bij het verlenen van taxivergunningen. Ook bekijken we hoe we via het uitgeven van parkeervergunningen het gebruik van emissievrije voertuigen kunnen stimuleren.

Zelf het goede voorbeeld geven

Wij geven als gemeente zelf het goede voorbeeld. Zo hebben wij direct invloed op een deel van de voertuigen en mobiele werktuigen die door onze gemeente rijden, zoals ons eigen wagenpark, het OV en het publiek vervoer. Hieraan kunnen we eisen stellen in de concessieverlening. Emissievrije voertuigen zijn hier nu al de norm.

Het gemeentelijk wagenpark (onder andere personenauto's en veeg- en vuilniswagens) moet in 2035 emissievrij zijn. In 2025 heeft de gemeente Groningen 160 elektrisch aangedreven voertuigen, ruim 70 laadpalen bij de gemeentelijke gebouwen en circa 20 waterstofvrachtwagens. Ook het machinepark (veegmachines en maaimachines) gaat stap voor stap over op elektrisch of waterstof.

Ook bij het inkopen en aanbesteden van civieltechnische werken of diensten (zoals catering en schoonmaak) stellen we, waar mogelijk, emissie-eisen aan de vervoersmiddelen die bijvoorbeeld leveranciers en aannemers gebruiken. Zo vervangt de aannemer de gele stenen in de binnenstad nu al volledig emissievrij.

6

Samen vooruit

Onze uitdagingen zijn fors. Het realiseren hiervan vraagt om samenwerking. Voor het vervolg stellen we uitvoeringsprogramma's op en nemen de voorstellen op in ons jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

6.1 Samenwerking

De doelen uit deze mobiliteitsvisie bereiken we niet alleen. We zoeken samenwerking met overheidspartners, andere organisaties en natuurlijk onze inwoners.

Wij hebben directe invloed op de wijze waarop wij gebieden ontwikkelen en waar voorzieningen zich vestigen. Ook hebben we natuurlijk invloed op onze eigen gemeentelijke wegen en op plekken voor parkeren. Maar het veranderen van de mobiliteit vraagt om samenwerking, met overheidspartners, grote werkgevers, bedrijven, onderwijsinstellingen en natuurlijk onze inwoners en ondernemers.

6.1.1 Samenwerken met overheidspartners

Mobiliteit overstijgt per definitie de gemeentelijke grenzen. Er is altijd samenhang met de omliggende gebieden en de belangrijkste infrastructuur hierin, zoals hoofd- en regionale wegen en regionale fietspaden. We werken hierbij samen met de provincies Groningen en Drenthe en omliggende gemeenten binnen de samenwerking van de Regio Groningen Assen.

Zo is binnen de Regio Groningen Assen in 2020 een mobiliteitsstrategie opgesteld, waarin verknopen, vergroenen en verslimmen de gezamenlijke kernambities zijn. Wij zien dat de thema's en denkrichtingen die wij in deze mobiliteitsvisie aankaarten, aansluiten bij hoe onze regionale partners tegen de opgaven aan kijken. Met het rijk werken we samen waar de raakvlakken zitten als het gaat om hoofdvaarwegen, spoorlijnen en autosnelwegen maar denk ook de verstedelijkings- en economische structuur. Ook spoorbeheerder ProRail speelt in relatie tot onze ambities een belangrijke rol.

Regionale beleidsvorming

Deze visie sluit aan op het Regionale Mobiliteitsplan dat de provincie Groningen opstelt in het kader van het Klimaatakkoord 2019. Gezien de geografische ligging van onze gemeente is ook samenhang met het Regionale Mobiliteitsplan van Drenthe essentieel. Voor de grote ambities trekken wij op met deze regionale overheidspartners. Samen voeren we gesprekken en maken we afspraken met het Rijk en de EU over hun betrokkenheid bij mobiliteitsprojecten binnen onze regio.



In de Woondeal (2019) hebben wij met het Rijk afgesproken om gezamenlijk met de regio een integrale langetermijnstrategie voor wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid te ontwikkelen: de verstedelijkingsstrategie. Deze moet worden uitgewerkt tot een verstedelijkingsakkoord, als uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie. De verstedelijkingsstrategie zal onder meer ingaan op de effecten van verstedelijking op het vestigingsklimaat, de mobiliteit en het landschap in de regio Groningen-Assen. De grootste urgentie doet zich voor in de periode 2020-2030.

Verder geven we een doorzicht naar de periode 2030-2040. Om de opgaves het hoofd te bieden, moet een strategie worden ontwikkeld waarin voldoende en geschikte woningen kunnen worden gebouwd, en waarmee de bredere ontwikkeling van de regio is gediend.

OV

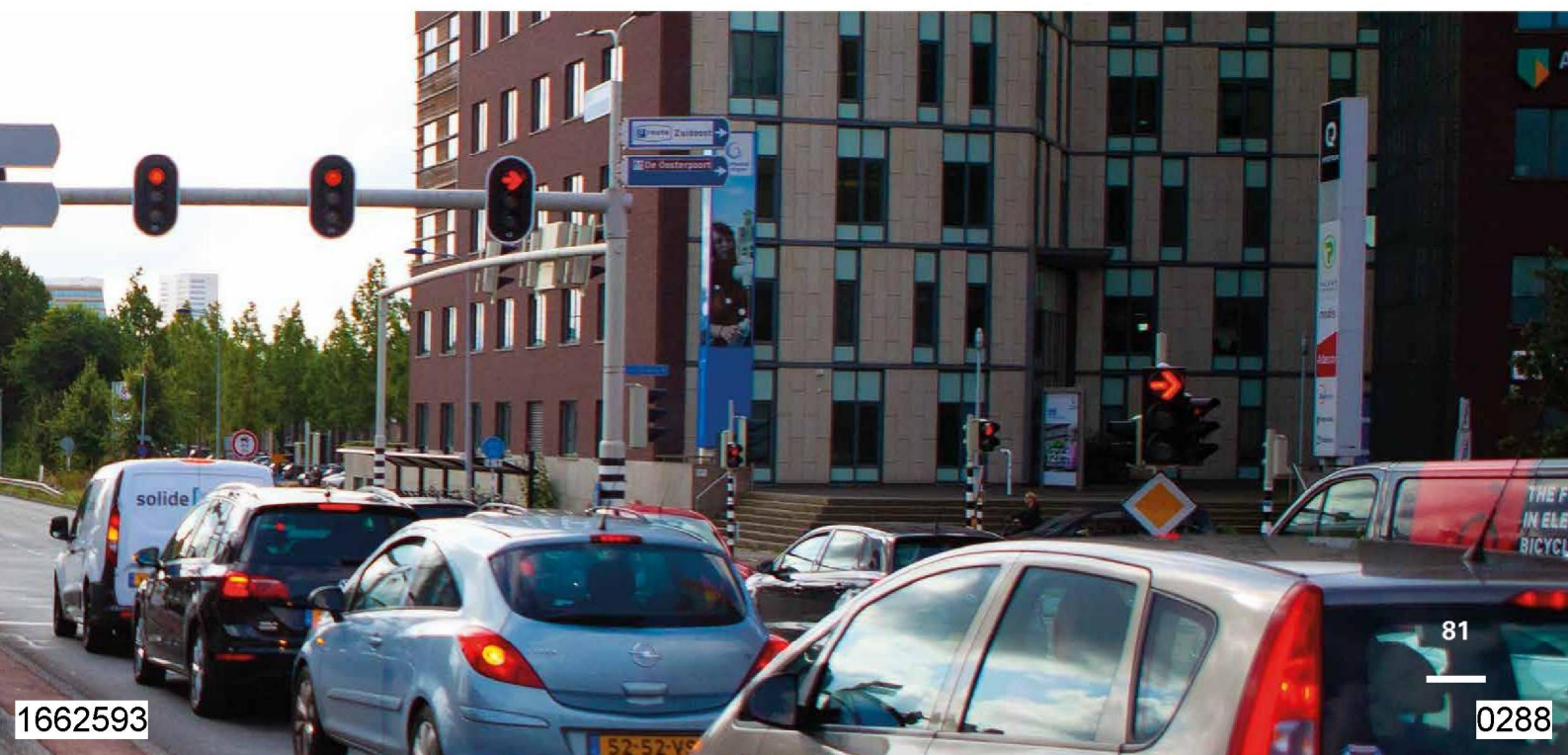
Het vorm geven aan het OV met nieuwe of veranderende trein- en busdiensten doen we samen met onze partners zoals de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. De treindiensten rijden in opdracht van de provincie. Voor de busdiensten is het OV-bureau Groningen Drenthe de opdrachtgever voor de vervoerder. Deze organisatie beschikt over de specialistische kennis en ontwikkelkracht om het openbaarvervoersysteem succesvol te blijven verbeteren. Deze wijze van samenwerken heeft ons tot nu toe al veel gebracht.

Wij schetsen in deze visie hoe wij OV verbindingen tussen belangrijk bestemmingen in onze gemeente en regio(kernen) willen versterken. We geven ónze denkrichting daarbij en de focus ligt op wat er binnen onze eigen gemeente nodig is. Wij beseffen dat inzetten op meer OV gebruik in de dagelijkse pendel tussen regio en stad net zo afhankelijk is van keuzes in de regio als van keuzes binnen onze stad. Dit samenspel van keuzes werken we met de regio verder uit.

Verkeersmanagement en smart mobility

De wereld van slimme mobiliteitssystemen, waaronder de intelligente verkeerslichten, is specialistisch. Daarnaast is verkeersmanagement bij uitstek een onderwerp dat onze gemeentegrens overstijgt. Deze combinatie maakt dat wij alleen samen met de andere wegbeheerders succesvol kunnen werken aan smart mobility. Nu is dit deels belegd bij Groningen Bereikbaar, de Regio Groningen Assen en onszelf. Samen met de andere overheden gaan we op zoek naar een passende organisatievorm hiervoor. We denken aan een opzet waarbij de overheden de kaders stellen en een regionale samenwerkingsorganisatie de dagelijks verantwoordelijkheid heeft, net als bij het OV en Anders Reizen.

Prioriteit wordt gegeven aan het OV en hulpdiensten door het intelligente verkeerslicht.



Duurzame mobiliteit

Elektrische of waterstofvoertuigen beperken hun bereik natuurlijk niet tot de gemeentegrens. Wij nemen de verantwoordelijkheid voor het uitrollen van voldoende laadplekken en waterstofvulpunten binnen onze gemeente, maar doen dat in nauwe afstemming met onze regionale partners. Alleen zo komen wij tot een regionaal dekkend netwerk.

6.1.2 Samenwerken met bedrijven en onderwijsinstellingen

De overgang naar andere mobiliteit vraagt veranderingen in het reisgedrag van forenzen, bezoekers, scholieren en studenten, en ook om andere logistieke stromen. Hier is veel winst te halen.

Anders Reizen, een blijvende verandering in dit reisgedrag binnen onze gemeente, bereiken we alleen gezamenlijk met werkgevers, instellingen voor (hoger) onderwijs en denk ook aan onze ziekenhuizen die veel verkeer genereren. Veel van deze partijen zijn bereid een structurele omslag naar meer thuiswerken en -studeren te maken. Daarbij streven wij naar gebieds- en sectorspecifieke afspraken over bijvoorbeeld werkroosters, werktijden, arbeidsvoorzieningen thuis, voorzieningen in kantoren voor hybride vergadervormen, dienstreizen en financiële prikkels voor werknemers. Via Groningen Bereikbaar werken we aan een convenant om dergelijke afspraken en de rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen vast te leggen.

De afgelopen jaren heeft samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar veel winst behaald op dit vlak. Een goed voorbeeld hiervan zijn de afspraken over werktijden die zorginstellingen, andere werkgevers en onderwijsinstellingen hebben gemaakt in het 'Gronings rooster', ontstaan tijdens de coronacrisis in 2020. Deze vorm van samenwerken zowel tussen de overheden onderling als tussen overheden en onze grote stakeholders, koesteren we en willen we in de toekomst bestendigen.

En we werken steeds vaker en intensiever samen met andere steden in Nederland en Europa. Zo leren we van elkaar en blijven wij maximaal up to date in het zoeken naar telkens weer nieuwe en betere oplossingen voor onze mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. En binnen hive.mobility werken we nauw samen met kennis- en onderwijsinstellingen, overheden, bedrijven, ondernemers en non-profit organisaties aan een veilige, prettige en goed bereikbaar Groningen. Zo bundelen we zoveel mogelijk alle krachten in onze regio met allemaal datzelfde doel: de transitie naar ruimte efficiënt, emissievrij en gezond vervoer.

6.1.3 Samenwerken met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden

Zoals gezegd zijn we bij de totstandkoming van deze mobiliteitsvisie in gesprek gegaan met inwoners en ondernemers over hoe zij de mobiliteit in de toekomst zien.

Met een vastgestelde visie zijn we er natuurlijk niet. We blijven uitdragen wat onze visie op mobiliteit is. We blijven scherp op de signalen van onze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden als het gaat om mobiliteit en de leefkwaliteit waarin mobiliteit een rol speelt. In de overgang naar een samenleving waar we stapje voor stapje naar meer duurzame mobiliteit groeien, is communicatie over de achtergronden van het beleid en de concrete impact van maatregelen belangrijk. Lokale initiatieven vanuit wijken die bijdragen aan de visie, omarmen we zo veel mogelijk.

We zien bij onze inwoners het bewustzijn groeien over de impact die onze manier van reizen heeft op de directe leefomgeving en ook in relatie tot klimaatverandering. Mensen maken andere keuzes dan twintig jaar geleden. De effecten die persoonlijke keuzes hebben op het milieu en het leefklimaat worden steeds bekender, en mensen handelen daar meer en meer naar. Ons is er alles aan gelegen om deze keuzes toe te juichen en een zetje in de rug te geven richting een duurzame en leefbare wereld.

Samen werken we aan onze openbare ruimte.



6.2 Vervolg: uitvoeringsprogramma

Met deze visie zetten we een stip op de horizon: hier willen we in 2040 staan. Daarmee markeren wij de inhoudelijke agenda waaraan wij de komende jaren structureel en consistent willen werken.

De looptijd van bijna twintig jaar is een bewuste keuze. Het herinrichten van het (auto)verkeersnetwerk en het omvormen van de openbare ruimte is een langjarig proces en kostbaar. De mobiliteitsvisie, en dan vooral de uitwerking in de doorwaadbare stad, is hierbij het kader dat aangeeft welke wegen mogen veranderen van verkeersfunctie. Dat gebeurt met een gefaseerde en adaptieve invoering. We beginnen op de locaties waar de noodzaak vanuit leefkwaliteit het hoogst is. We sluiten daarbij aan bij concrete aanleidingen of kansen om de wegen te herinrichten. Vaak komen deze voort uit ruimtelijke projecten vanuit leefkwaliteit. Stap voor stap komen wij zo tot het gewenste netwerk.

Ook ons toekomstbeeld van een robuust OV-systeem vraagt een lange adem. Dat geldt ook voor het inzetten op meer ketenmobiliteit door het creëren van een consistent netwerk van hubs.

Deze visie bevat ook voorstellen waarmee we op relatief korte termijn kunnen beginnen en waarvoor wij zelf voor honderd procent aan de lat staan. Denk aan het proactief omarmen van deelmobiliteit.

Soms is de uitvoering snel helder; soms is er eerst een uitwerking nodig. Zo zijn er enkele grote ontwerpogaves. 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. Sommigen gaan we de komende periode uitwerken. Daarbij hebben we oog voor de juiste volgtijdelijkheid van plannen. Zo moet bijvoorbeeld de ringweg op orde zijn voordat we stedelijke wegen sterk gaan afwaarderen.

Het uitvoeringsprogramma's worden jaarlijks vertaald in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, waarin wij voortschrijdend de uitvoering van het programma Verkeer en Vervoer vastleggen. In het meerjarenprogramma monitoren we hoe de realisatie van de doelen uit de visie verloopt. We stellen vast of er meer energie en tijd gestoken moet worden in onderdelen of dat zelfs herijking van onze doelen aan de orde is.

Deze visie geeft de koers die wij willen varen. Maar we beseffen dat de uitwerking en vertaling naar plannen niet in beton gegoten is en keer op keer maatwerk betreft



BEGRIPPENLIJST

Anders reizen

Het maken van keuzes ten aanzien van tijdstip, locatie en/of vervoerswijze of kiezen voor alternatieven waardoor verplaatsingen worden voorkomen (zoals thuiswerken), waardoor spitsen worden afgevlakt en uitstoot vermindert.

Belevingsplek

Op deze plek in een route, waar veel reuring en bijvoorbeeld voetgangers zijn, past het gemotoriseerd verkeer zich over korte afstand van de route aan en komt te gast. Het verblijfsklimaat van fietsers en voetgangers staan op deze plek voorop.

Betrouwbaar OV

Mate waarin de reiziger zekerheid heeft dat een rit volgens de dienstregeling wordt gereden.

Buurtstraat

Een straat die een verzamelfunctie kent voor de buurt heeft en waar de auto's zich aanpast in snelheid ten dienste van de leefkwaliteit. De maximumsnelheid in buurtstraten is 30 km/uur.

Corridor

Vervoersas waarlangs autowegen, spoorlijnen en waterwegen teden met elkaar verbinden.

Daily Urban System

Het gehele netwerk van de stad en haar omgeving waarbinnen de belangrijkste dagelijkse woon- werkverplaatsingen plaatsvinden.

Deelmobiliteit

Het gebruiken van diverse voertuigen door meerdere mensen en/of gezinnen als alternatief voor het eigen bezit van dit voertuig.

Doorfietsroute

Rechtstreekse fietsroutes tussen Groningen en de omliggende dorpen waarop je comfortabel, veilig en met weinig oponthoud kunt doorfietsen.

Dragend OV

Netwerk van de belangrijkste OV-verbindingen waar het openbaar vervoer maximaal wordt gefaciliteerd. Op deze routes zijn betrouwbaarheid én snelheid van groot belang.

Free floating

Zonder vaste parkeerplek; volgens een systeem waarbij er geen sprake is van vaste ophaal- of terugbrenglocaties.

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer; met hogere eisen op het gebied van doorstroming, comfort en uitstraling.

HUB

Opstap- en overstaplocaties waar verschillende vervoersvoorzieningen op elkaar aansluiten en waarvandaan je snel, vaak en altijd met OV naar de belangrijkste bestemmingen kunt reizen.

Strekken OV

Het bundelen en verplaatsen van OV-lijnen uit de woonstraten in de wijk naar de hoofdwegen.

Transit Oriented Development

Een planning- en ontwerpstrategie waarbij stedelijke ontwikkeling, geconcentreerd wordt rondom knooppunten in het netwerk van openbaar vervoer. Deze ontwikkeling wordt gekenmerkt door een compacte bouw, een gemengd aanbod van voorzieningen en een aangenaam verblijfsklimaat voor voetganger en fietser.

Verbindingsweg

Een weg die nodig is voor de autobereikbaarheid en een verbinding vormt tussen gebieden en/of bestemmingen die onderdeel zijn van het hoofdwegenet.

Wijkuitvalsweg(en)

Verbindingsweg, hoofdzakelijk bedoeld voor het verbinden van een wijk met de hoofdwegen.

Woonstraat

Weg waar het verblijven voorop staat.

Colofon

Projectteam:	5.1.2e
Tekstredactie:	Brouwer Communiqueert
Vormgeving:	Initio
Fotografie:	5.1.2e

