

INSPRAAKRAPPORT

Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg 2021

25 oktober 2021



Inleiding

Dit rapport is een bijlage bij de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' en geeft het beeld van alle binnengekomen inspraakreacties en ideeën vanuit bewoners en ondernemers op de concept Mobiliteitsvisie.

Inspraakprocedure

De concept visie heeft ter inzage gelegen vanaf 25 april tot en met 6 juni 2021. De concept visie is zo breed mogelijk onder de aandacht gebracht. Hiervoor is een magazine over de mobiliteitsvisie ingevouwen bij De Gezinsbode en huis aan huis verspreid, zijn onze social mediakanalen en de gemeentelijke nieuwsberichten ingezet en zijn wijk- dorpen bedrijvenverenigingen rechtstreeks op de concept visie geattendeerd.

Midden in de campagne, op 18 mei, is een livestream informatiebijeenkomst georganiseerd. De kijkers werden interviewsgewijs door de portefeuillehouders van Verkeer en Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling meegenomen in de meest in het oog springende elementen uit de visie. Kijkers van de livestream zijn actief betrokken in de dialoog. Zij konden vragen stellen in de chat en een aantal van hen kreeg de gelegenheid om vragen direct te stellen.

Ten behoeve van een breed inzicht in de mening van een grote en representatieve groep bewoners en ondernemers te krijgen heeft er ook een enquête plaatsgevonden via het Inwonerspanel 'Groningen Gehoord'. Aan de hand van stellingen hebben respondenten op de voorgenomen keuzes uit de concept mobiliteitsvisie gereageerd.

In totaal hebben wij 110 inspraakreacties ontvangen op de ter inzage legging van de concept mobiliteitsvisie. Reacties van zowel inwoners (ruim 40) als reacties van organisaties zoals buurtverenigingen, stichtingen, bedrijven en regionale overheden (ruim 60).

Wat hebben we met de reacties gedaan?

De binnengekomen opmerkingen, suggesties en reacties zijn grondig doorgenomen en vervolgens samengevat en onderverdeeld in verschillende kernreacties. Deze kernreacties zijn terug te vinden in de eerste kolom van de bijgevoegde reactietabel.

Aan de hand van deze reacties hebben we getoetst of de ingeslagen route die we voorstellen in de concept mobiliteitsvisie nog aanpassing behoeft in de definitieve visie en dus of aanpassing van de teksten of kaarten nodig was. Het antwoord van ons college op de kernreacties wordt gegeven in de tweede kolom van de tabel. Met deze inspraaknota bieden wij een overzicht van de aard, het karakter en het aantal inspraakreacties en op welke wijze wij daarmee zijn omgegaan. Daarmee vormt deze inspraaknota één van de documenten die de gemeenteraad betreft bij haar afweging en besluit over de Mobiliteitsvisie.

Samenvatting inspraakreacties

De reacties waren zeer uiteenlopend. Soms hoog over, soms concreet, soms ondersteunend, soms kritisch of zelfs afkeurend, soms een vraag en soms een stellingname. Een samenvatting die recht doet aan alle opmerkingen is dan ook niet eenvoudig te maken. Hieronder staan de meest voorkomende reacties gebundeld en samengevoegd:

- Er is steun voor de lijn van een minder vanzelfsprekend positie voor automobilititeit in de openbare ruimte en stevig inzetten op voetgangers, fietsers, OV en deel- en ketenmobilititeit. Een minderheid van de insprekers beoordeelt de visie als 'autopesten' en bepleit juist meer faciliteren van auto's zowel rijdend als geparkeerd.
- Er zijn vragen over hoe er werkelijk 30 km/h gereden gaat worden op 30 km/h wegen. Op de huidige 30 km/h wegen is dit nu al veelal niet het geval.
- Er wordt voor verschillende straten in diverse wijken een oproep gedaan deze toe te voegen als nieuwe 30 km/h weg.
- Er zijn zorgen over de gevolgen van knips zoals verschuiving van verkeer naar andere straten, de autobereikbaarheid van dicht bij knips liggende

voorzieningen en er wordt verzocht om meer uitzonderingen dan alleen OV en hulpdiensten.

- Er is teleurstelling dat niet alle voorstellen van het bewonersverkeersplan Paddepoel- Selwerd en Tuinwijk zijn overgenomen zoals een nieuw station bij De Hoogte en het verminderen van bussen over de Eikenlaan.
- Er is een pleidooi haast te maken met planvorming en uitvoering van rondweg Westpoort- Hoogkerk en rondwegen bij Ten Boer en Ten Post
- Er wordt gevraagd om in de binnenstad meer aandacht te geven aan de belangen van binnenstadbewoners en deze gelijkwaardig aan de belangen van de winkel, economische en recreatieve functie mee te nemen. In het verlengde daarvan wordt voorgesteld auto's van binnenstadbezoekers te verbieden en werk te maken van creatieve en betaalbare parkeeroplossingen voor bewoners.
- Er wordt gevraagd om meer te investeren in nieuwe fietspaden en het verbreden en verbeteren van fietspaden.
- Aangegeven wordt dat nieuwe fietspaden of het verbreden van fietspad niet ten koste mag gaan van bestaand groen zoals aan het Aquamarijnpad en een nieuwe fietspad parallel aan de noordelijke ringweg tussen het Jaagpad en de Zonnelaan.
- Er wordt gevraagd om strenger te handhaven op en het beter ordenen van fiets parkeren op plekken waar dat nu chaotisch gebeurt. Dat geldt ook voor hoe deelscooters worden gestald.
- Er is steun voor beperkend beleid ten aanzien van parkeren op straat, dat nieuwbouw geen parkeerdruk in de omgeving geeft en het centraal organiseren van parkeren in wijken dan altijd voor de voorkeur. Daarentegen geven enkele sprekers ook aan dat betaald parkeren geen oplossing is en er meer parkeercapaciteit moet komen, dat betaald parkeren goedkoper moet en het belang van bewoners boven bezoekers te stellen.
- De mobiliteitsvisie gaat te weinig uit van mensen die minder mobiel zijn. Daarom een pleidooi voor geen shared space inrichting van straten, de afhankelijkheid van deze groep van auto's en/of snor- of bromfietsen en de aanwezigheid van afdoende invalideparkeerplaatsen.

- Vanuit dit perspectief wordt ook aandacht gevraagd voor de mobiliteit van de minder mobiele bewoners wanneer regulier OV niet meer diep door de binnenstad, wijken en dorpen (bijvoorbeeld Engel- en Middelbert) rijdt. In het verlengde daarvan wordt gevraagd kleinschalig vraagafhankelijk vervoer verder te ontwikkelen en daarin de samenwerking te zoeken met buurtinitiatieven.
- Er wordt gepleit om af te zien van een nieuwe autoverbinding Oosterhamrikzone naar de ringweg en het verleggen van de busbaan Oosterhamrikkade naar de route Vinkenstraat. De onderbouwing ervan wordt als onvoldoende beoordeeld. Maar ook wordt er de voorkeur uitgesproken voor de 'kade' variant uitgesproken met een fietspad aan de waterzijde.
- De mobiliteitsvisie wordt als te weinig ambitieus beoordeeld op betere verbindingen met en aansluitingen op het (inter)nationale treinnetwerk en er zijn voorstellen voor vervoerssystemen gebaseerd op magneetweef techniek of de City Coaster.
- Er wordt gepleit voor snel een verbod op brandstof snor- en bromfietsen. Tegelijkertijd wordt ook het tempo van opleggen van beperkingen aan fossiele brandstof auto's en scooters in de binnenstad als te snel beoordeeld gezien het tempo waarin het voertuigenpark vervangen wordt en de hoge aanschaffkosten.
- De mobiliteitsvisie gaat onvoldoende in op het concreet kwantificeren en oplossen van lucht- en akoestische vervuiling.
- Aandacht voor de regionale context van stad en regio wordt door enkelen als onvoldoende beoordeeld en daarmee de samenhang met regionaal mobiliteitsbeleid.
- Een vertaling naar concrete maatregelen, uitvoeringsplannen en financiering en daarmee zicht op de haalbaarheid van de visie wordt gemist.

Vervolg

Dit inspraakrapport ligt als bijlage voor aan de gemeenteraad tijdens de besluitvorming over de definitieve Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg.

Inspraaktabel

Onderwerp: Algemeen		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
De ambitie om de openbare ruimte te herwinnen op autoverkeer, met als doel meer ruimte voor voetgangers, fietsers, ruimtelijke kwaliteit, groen, klimaatadaptatie, prettiger verblijfsklimaat, verkeersveiligheid, veiliger en makkelijker oversteken en minder overlast van geluid en luchtverontreiniging, wordt onderschreven.	We hebben hier kennis van genomen.	2, 9, 16, 19, 24, 26, 27, 30, 31, 54, 77, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 103, 104, 106, 110
De plannen zijn gedegen en goed samenhangend. Wel het pleidooi om vast te houden aan samenhang in de uitvoering van de plannen.	Wij delen dat de voorstellen in de mobiliteitsvisie één geheel vormen en onderlinge maatregelen hebben invloed op elkaar en dus in samenhang uitgevoerd moeten worden.	9
Een financiële onderbouwing voor de uitvoering van de mobiliteitsvisie ontbreekt	Met het vaststellen van definitieve visie zeggen we: hier willen we met onze mobiliteit in 2040 staan. Wij klikken daarmee de ambities voor de lange termijn vast maar wel vanuit het besef dat aan het uitvoeren de komende twintig jaar een financiële opgave zit. Zo is het herinrichten van het verkeersnetwerk en het omvormen van de openbare ruimte een langjarig proces. Er ligt nu niet een concreet uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie met projecten die gedetailleerd op tijd en geld zijn gezet. De mobiliteitsvisie is juist nodig om wegen naar financiële dekking te vinden. De mobiliteitsvisie biedt vanuit een integraal kader de komende jaren de agenda om dat gesprek consistent te voeren.	61, 104
De visie bevat te veel tekst wat het niet overtuigender maakt. En het bevat herhalingen van oude plannen die nu ook nooit gerealiseerd gaan worden.	Wij delen deze opvatting niet.	50
De visie wint aan waarde wanneer de totale visie geconcentreerd werd tot aantal afzonderlijke doelstellingen, perspectieven en	Het denken over mobiliteit heeft de laatste jaren een kentering meegemaakt. Met deze visie pakken wij veel nieuwe thema's op waar we tot voorkort nog niet of beperkt mee bezig waren. Maar we bundelen ook bestaande beleidslijnen in het veld van mobiliteit zoals recent voor parkeren en fietsen zijn vastgesteld. Daarmee is het veelomvattend document geworden. Wij menen het toch gelukt is op een overzichtelijke manier de ambities en de	83

maatregelen waaraan de visie getoetst kan worden.	richting die we op willen te schetsen. We werken deze visie uit in uitvoeringsprogramma's waarin doelen, maatregelen en beoogde effecten nader worden benoemd.	
Wanneer wordt de visie vertaald in concrete plannen en op welke manier worden bewoners dan betrokken bij de totstandkoming van deze plannen, zoals bijvoorbeeld bij de geschetste herinrichting van auto- en fietsparkeerplaatsen in de wijk?	Wij markeren met de visie de inhoudelijke agenda waaraan wij de komende jaren aan werken. Soms is de uitvoering snel helder; soms is er eerst een uitwerking nodig. Hoe en in welke volgorde wij uitvoering geven aan de visie nemen we op in uitvoeringsprogramma's en in projecten. Sommigen uitvoeringsprogramma's hebben we al zoals de parkeervisie en fietsstrategie. Anderen werken we de komende periode uit. Zo is het herinrichten van het verkeersnetwerk en het omvormen van de openbare ruimte een langjarig proces. Stap voor stap doen we dat. De uitvoeringsplannen en projecten kennen een eigen participatietraject waar de buurt in wordt meegenomen, zoals bij de herinrichting van auto- en fietsparkeerplaatsen.	93, 97
Er is een gebrek aan cijfermatige onderbouwing daardoor draagt de visie de geur van ideologisch geïnspireerd dagdromen.	Wij hebben ons gebaseerd op alles wat we weten over onze gemeente, gekeken naar andere beleidsstukken en analyses voor onze gemeente en regio en naar de landelijke ontwikkelingen en analyses. We hebben gesproken met andere overheden in onze regio en opgehaald wat bewoners en ondernemers vinden. Dit, samen met onze overtuiging naar wat voor stad, wijken en dorpen we toe willen werken, maken deze visie.	83
De binnenstad (in het bijzonder het A-kwartier) wordt in beleidstukken door de gemeente over het hoofd gezien als een woonwijk. De economische, recreatieve en winkelfunctie overheerst het denken. Zo ook in deze mobiliteitsvisie.	Deze visie betreft de gehele gemeente met alle dorpen en wijken. Daarbij hebben we niet alle (woon)wijken expliciet behandeld. Daarentegen is voor juist de binnenstad wel veel opgenomen gezien de bijzondere positie die deze wijk inneemt in onze gemeente en de regio. Veel van wat er over de binnenstad geschreven wordt is niet nieuw, maar al eerder onderdeel geweest in bijvoorbeeld de fietsstrategie, de parkeervisie of onze binnenstadsvisie. De binnenstad is een veel besproken gebied binnen onze gemeente. Wij menen met al deze stukken die ook op elkaar zijn afgestemd recht te doen aan alle belangen die spelen in de binnenstad waaronder die van de bewoners.	55, 83
Op welke manier houdt de mobiliteitsvisie rekening met de grote onderlinge verschillen tussen wijken.	De mobiliteitsvisie houdt rekening met de onderlinge verschillen tussen de wijken in bijvoorbeeld de verkeersnetwerken en de manier waarop we omgaan met parkeren. In de mobiliteitsvisie is vooral gekeken naar de grote lijnen, maar bij de uitwerking ervan wordt het maatwerk en komen verschillen tussen de wijken scherper naar voren. Voor de (her)inrichting van de straten dient de Leidraad openbare ruimte als inspiratie. De leidraad maakt voor het ontwerpen van straten onderscheid in verschillende typologieën voor straten zoals de identiteit van buurt, het type omliggende woningen en de verkeersfunctie.	93
We missen de onderlinge samenhang in het beleid van de noordelijke regionale overheden en samenwerking tussen de Noordelijke overheden.	Wij werken nauw samen met de provincies en onze omliggende gemeenten. Dat gebeurt bilateraal maar vooral binnen diverse samenwerkingsverbanden zoals bijvoorbeeld de Regio Groningen Assen maar denk ook aan de gezamenlijke aansturing van het OV binnen Groningen Drenthe middels het OV-bureau. Als het bijvoorbeeld gaat om onze wens voor een verbeterde OV-bereikbaarheid voor Noord Nederland, bijvoorbeeld de Lelylijn, dan trekken we als regionale partners één gezamenlijke lijn. Binnen de samenwerking hebben wij wel een eigen verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid voor onze eigen gemeente. Dat doen wij in deze visie. Voor de gemeentegrens overstijgende beleidsvoornemens is er sprake van nauw contact met onze partners. Daarbij geldt dat	95

	deze visie ook al eerder gezamenlijke geformuleerde wensen omarmt. Wij kunnen ons niet vinden in deze constatering.	
Groningen is het centrum voor het Noorden op het gebied van werk, onderwijs en economie. Dit leidt tot veel mobiliteit van en naar de stad. OV voorzieningen zijn in het Ommeland beperkt en staan in de toekomst verder onder druk. Daar is men juist afhankelijk van de auto. De visie is gericht op terugdringen van dat autogebruik, maar anticipeert onvoldoende op het Ommeland. Hoe borgt u de kwaliteit van de verbindingen voor 180.000 mensen die dagelijks de stad in en uit reizen?	Wij delen de analyse dat er sprake is van een sterk daily urban system tussen stad en Ommeland. De stad ligt in een relatief dun bevolkt Ommeland dat veelal is aangewezen op voorzieningen in de stad maar waar er wel sprake is van een relatief grote autoafhankelijkheid. Dit is een visie voor de gemeente Groningen. Dat betekent niet dat wij onze ogen sluiten voor de regionale context die zo sterk speelt voor onze stad. Wij werken nauw samen met de provincies en binnen de regio Groningen Assen met omliggende gemeenten om dit daily urban system te faciliteren. We zien daarin consensus bij al deze partijen over de opgaven die we hebben. Het OV is één van de belangrijke alternatieven voor verbindingen van de regio naar de stad en vice versa. Wij constateren dat een schaa sprong van het OV nodig is en daarom kondigen wij een gezamenlijke OV routekaart 2040 aan. Ook snelle en comfortabele fietspaden van de regio naar de stad zijn belangrijk. Maar denk ook aan onze P+R's aan de rand van stad en de P+R's verder in de regio. Deze vangen regionale automobilisten op en bieden vanaf daar OV verbindingen en in toenemende mate vormen van deelmobiliteit om naar bestemmingen in de stad te komen. Op diverse plekken in de visie wordt de relatie met de regio benadrukt echter concrete uitspraken over uitwerkingen en maatregelen buiten onze gemeentegrens en onze directe zeggenschap vinden wij niet passend. Wij delen niet de constatering dat er te weinig geanticipeerd wordt op de regionale context.	55, 106
Wereldwijd wordt in grote steden fors ingegrepen in verkeersstromen vanuit vernieuwende visies op verbeteren van leefbaarheid en kwaliteit van leven. Groningen loopt helaas niet meer voorop in deze ontwikkeling maar in de achterhoede.	Nog steeds wordt Groningen (inter)nationaal gezien als een gemeente die vooruitstrevend verkeersbeleid kent. Denk bijvoorbeeld aan ons fiets-, binnenstads- of P+R-beleid en het succes van de Q-link. Op diverse plekken in onze gemeente zijn de baten daarvan ook te zien. Dat laat onverlet dat de tijd is aangebroken om een volgende stap te zetten. Dat doen wij met deze visie waarin we nog verder afstand nemen van de autologica in onze bebouwde omgeving en door sterk in te zetten op de transitie naar ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer. Wij delen deze analyse dus niet.	112
Er ontbreekt visie op de afwikkeling van de grote, incidentele verkeersstromen en parkeervraag die Groningen gaat ontvangen als er grote, internationale publiekstrekkingen in het Stadspark gaan optreden.	Vast onderdeel van een vergunningaanvraag voor evenementen is een mobiliteitsplan. De organisator moet daarin onder andere aangeven hoe bezoekersstromen worden geleid en hoe het parkeren wordt geregeld. Deze plannen worden door de gemeente getoetst en al dan niet goedgekeurd. Qua invulling van het mobiliteitsplan zijn opties om bij grote evenementen te parkeren aan de randen van de stad (P+R), waarbij bezoekers vanaf daar met pendelbussen naar het evenemententerrein worden gebracht. Ook is MartiniPlaza inzetbaar als parkeerterrein. Zo nodig kunnen gebieden worden afgesloten voor niet bestemmingsverkeer. Tevens zetten wij in op goede (voetgangers)verbindingen vanaf het Hoofd Station. Bij het invoeren van betaald parkeren in een groter deel van de stad hebben we rekening gehouden met het waterbede effect. Desondanks begrijpen we uw zorg. Daarom kunnen we met de betreffende wijken, als daar een breed gedragen behoefte aan is, het gesprek aangaan over manieren om het	97

	waterbedeffect van (evenementen)bezoekersparkeren te voorkomen als eventueel gevolg van de invoering van betaald parkeren in het Stadspark.	
Graag wordt gezien dat er ook expliciet aandacht was besteed aan het dorp Hoogkerk net als aan de andere dorpen (Haren, Ten Post en Ten Boer) van de gemeente Groningen in de paragraaf 2.3.4.	In de bijlage bij de mobiliteitsvisie, Netwerk Doorwaadbare Stad 2040 heeft Hoogkerk nu een aparte paragraaf gekregen.	97
Graag meer aandacht voor een beeld op de vaarwegen en de economische potentie daarvan.	Het beleid ten aanzien van vaarwegen en het economisch potentieel daarvan is bij de gezamenlijke noordelijke overheden nu nog in ontwikkeling. Daarmee is de beschrijving in deze visie beperkt gebleven. Wel is aan de visie nu een passage toegevoegd over het belang van het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal voor (Noord) Nederlandse economie. Als gemeente juichen we meer logistiek over waterwegen toe maar dat kan alleen in regionale samenwerking worden bereikt. Op dit moment werken we samen met de provincie aan een strategische aanpak. Hierin bieden we gezamenlijk meer duidelijkheid over wat in Groningen het perspectief is voor transport over water.	106

Onderwerp: De doorwaadbare stad

Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Maximale snelheid		
Zorg ervoor dat op de huidige en de nieuwe wegen de maximale snelheid van 30km/h nageleefd wordt. Dat kan onder andere door drempels of door strenge handhaving.	De mobiliteitsvisie doet geen uitspraken over welk type maatregel op welke locatie moet worden genomen maar geeft aan tot welke categorie een weg wordt ingedeeld en welke maximumsnelheid hierbij hoort. Wij vinden het belangrijk dat de weginrichting aansluit bij de geldende maximumsnelheid. Het is alleen niet mogelijk om alle wegen in één keer aan te pakken. Daarnaast is ook niet elk type maatregel overal gewenst. Drempels leiden soms tot neveneffecten als geluid- en trillinghinder en er moet rekening worden gehouden met hulpdiensten en openbaar vervoer. Wanneer een weg verandert van 50 naar 30 km/u biedt dit kansen om een weg anders in te richten, met meer aandacht voor de omgeving en een prettiger klimaat voor fietsers en voetgangers. De wijze waarop meer 30 km/u straks wordt vormgegeven is onderdeel van de verdere uitwerking. Hierbij kijken we zowel naar de inrichting van de weg als aspecten als communicatie en handhaving. De Leidraad openbare ruimte vormt hierbij een inspiratiebron.	2, 7, 26, 32, 34, 44, 47, 48, 50, 60, 64, 77, 78, 79, 100, 101, 110
De maximale snelheid moet op meer (of alle) wegen binnen de ringweg verlaagd moeten worden naar 30 km/h	Wij gaan uit van het 30 km/h tenzij principe. In de Mobiliteitsvisie en de bijlage Netwerk Doorwaadbare Stad 2040 geven wij aan welke wegen vallen onder de ‘tenzij’. Voor het gebied binnen de ringweg verandert een groot deel van de huidige 50 km/ h wegen op termijn naar 30 km/h. De 50 km/h wegen die overblijven zijn een aanrijroute of een belangrijke OV route. Met de aanrijroutes blijft de binnenstad ook voor auto’s bereikbaar en zo kiest autoverkeer uit	3, 12, 101

	de aanliggende wijken juist deze routes om af te vloeien naar de hoofwegenstructuur en niet voor straten die daar niet voor geschikt zijn. Op de aanrijroutes hebben auto's, voetgangers en fietsers hun eigen plek.	
Alle woonverdichting in Groningen Zuid leidt tot meer verkeer, maar niet meer infrastructuur in deze hoek. De bestaande Laan Corpus Den Hoorn en Paterswoldseweg zullen dicht slibben vooral als er nog meer 30 zones gerealiseerd gaan worden.	Meer infrastructuur primair gericht op auto's is gezien de impact op de omgeving en het willen bieden van een aangenaam leefklimaat ongewenst. En veelal is nieuwe of verbrede hoofdinfrastructuur ruimtelijk niet inpasbaar. Om de groei van inwoners en werkgelegenheid op te vangen is een transitie naar vervoer dat minder ruimte inneemt dan (individueel) autogebruik nodig. Deze visie gaat over die transitie. Daarbij zal het vooral in de verstedelijkte omgeving vaker voorkomen dat de auto niet maximaal wordt gefaciliteerd bijvoorbeeld op gebied van snelheid maar ook parkeren. Het aanpassen van de snelheid van 50 naar 30 leidt overigens niet tot extra dichtslibben van wegen in de wijken. Wel worden automobilisten hiermee gestimuleerd de ringweg te gebruiken.	102
Op de ringweg zou een maximale snelheid van 60 km/h moeten gelden	De ringweg is onderdeel van het hoofdwegennet van de stad. Daarnaast heeft deze ook een regionale functie en is deze onderdeel van het nationale en provinciale autonetwerk. Terug naar 60 km/h op de ringweg past niet bij die functie als hoofdautoweg en bovendien neemt daarmee de aantrekkelijkheid als gewenst alternatief voor routes dwars door de stad af.	3
Bij ons verplaatsen zich regelmatig trekkers met grote aanhangers. Deze voertuigen zouden ook naar de ringweg verplaatst kunnen worden, daar mag immers niet harder gereden worden dan 70 km/h.	Wij willen juist dat de ringweg meer dan nu als verdeelring voor het verkeer gaat functioneren. Het is dan wel belangrijk dat dit verkeer ook goed kan blijven doorstromen. Wanneer landbouwverkeer wordt toegevoegd dan komt de doorstroming in het geding. Daarnaast is de ringweg niet in eigendom en beheer van de gemeente Groningen.	60
Voer een maximale snelheid in voor vrachtverkeer (vrachtverkeer veroorzaakt overlast op de Meerweg in Haren)	Personenauto- en vrachtverkeer kent dezelfde maximum snelheid op de gemeentelijke wegen. In buurtstraten is een snelheid van 30 km/uur in de praktijk vaak niet haalbaar voor het zware verkeer gezien de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van andere weggebruikers. Als er structureel overlast is van zwaar verkeer in een bepaalde straat, dan pakken we deze problemen separaat op. Uw melding hebben wij doorgestuurd naar de desbetreffende afdeling voor beantwoording.	44
Is het wettelijk te regelen om op 30 km wegen de vrachtwagen te weren?	Vrachtverkeer maakt gebruik van 30 km/u wegen waaronder buurtstraten. Ook in deze straten worden soms goederen gebracht of opgehaald denk aan bezorging van grote aankopen, aannemers en verhuisbedrijven of het onderhoud van de straat. Een algemeen verbod voor vrachtverkeer op 30 km/ h wegen is dus onwenselijk.	60
Leefbaarheid van straten		
Er zouden meer woonerfconcepten gerealiseerd moeten worden, waaronder in Beijum en Lewenborg	Veel woonstraten in Beijum en Lewenborg zijn al woonerf. Niet alle andere wegen lenen zich hiervoor. Het is afhankelijk van de plek in de structuur van de wijk. Wij zien zeker mogelijkheden om de leefkwaliteit in deze wijken te verbeteren, los van uitbreiden van officiële woonerven. De Leidraad openbare ruimte geeft hiervoor inspiratie. Wanneer zich kansen voordoen bijvoorbeeld vanuit beheer en onderhoud of riolering, dan staan wij open voor een andere inrichting van straten conform de ideeën uit de Leidraad openbare ruimte.	51, 54

Realiseer meer groen in (wijk)straten en in het centrum en verminder de hoeveelheid versteende en geasfalteerde ruimte.	Wij delen deze filosofie en daarom nemen in deze visie op steeds meer locaties in woonomgevingen afscheid van de autologica en is er meer aandacht voor de leefomgeving. In de Leidraad openbare ruimte hebben we daar verder concreter invulling aangegeven. Deze suggestie voor het tegengaan van verstening en het vergroten van biodiversiteit passen daarbij in wijze waarop wij voortaan kijken naar herinrichting van straten.	5, 32, 79, 92
De gemeente doet voorkomen dat straten leefbaarder worden als er minder ruimte voor de auto is. Alleen een volledig afgesloten straat is een echte leefstraat. Kinderen spelen en mensen ontmoeten elkaar liever op bijvoorbeeld trapveldjes in de buurt.	Het doel van minder ruimte voor de auto is de leefkwaliteit verbeteren van de straat, maar ook meer ruimte bieden aan voetgangers, fietsers en verblijven. De Leidraad openbare ruimte wordt gelijktijdig vastgesteld met de mobiliteitsvisie en geeft inspiratie voor andere inrichtingen van straten. Ook kijkt de Leidraad naar het ruimtelijke raamwerk op buurtniveau, waarin bijvoorbeeld ook het trapveldje onderdeel van is. Ook om op een veilige en prettige manier naar het trapveldje te komen, spelen de straten met minder autoverkeer een belangrijke rol. Afsluiten van een weg voor alle gemotoriseerd verkeer is de meest vergaande vorm van een leefstraat maar is in veel gevallen niet wenselijk of mogelijk.	102
Wat betekent een hoge verblijfskwaliteit en wat is een beleevingsplek? Kan daarbij een voorbeeld genoemd worden?	Hoge verblijfskwaliteit is daar waar mensen graag (buiten) zijn en zich veilig en ongehinderd te voet bewegen. Er is veelal veel groen of de aanwezigheid van kwaliteiten als oppervlakte water, aantrekkelijk bebouwing etc. wordt volop beleefd. Ervaring leert dat ruimte die helemaal ingericht is op het faciliteren van (auto)verkeer en gescheiden voorzieningen voor elke vorm van vervoer kennen een lage verblijfskwaliteit kennen. In ons netwerk voor de doorwaadbare stad 2040 wijzen wij beleevingsplekken aan in belangrijke stedelijke autostructuren. Dat zijn plekken waar ook mensen verblijven, veel voetgangers en kwetsbare groepen komen. Op deze ‘beleevingsplekken’ willen we de ruimtelijke kwaliteit en beleving verbeteren door anders om te gaan met de verkeersruimte en de inrichting van de openbare ruimte. De auto staat even niet voorop en er is meer ruimte voor fietsers en voetgangers en groen etc. De auto is over een korte afstand ‘te gast’ en de snelheid ligt hier lager. Voorbeeld hiervan is het centrum in Haren, waarbij de Rijksweg (50 km/u) wordt onderbroken door een verblijfsplek in het centrum (30 km/u) waar de auto te gast is.	93
Autobereikbaarheid		
De transitie naar meer lopen, fietsen, OV en ketenvervoer is een goede stap. Autogebruik speelt echter ook een cruciale rol in het bereikbaarheidsprofiel van UMCG. De direct omliggende wegen zijn op piekmomenten fors belast en dat hindert de bereikbaarheid voor bezoekers, patiënten, logistiek en spoedritten. Dit aspect is de laatste tijd onvoldoende in het debat benoemd rond de Oosterhamrikzone. Het temperen van verkeersdrukte rondom het	De bereikbaarheid van het UMCG heeft onze aandacht en is onderdeel van de bereikbaarheidsopgave aan de oostzijde naast de binnenstad. Wij menen met de mobiliteitsvisie een verkeersnetwerk te bieden waarin het UMCG goed bereikbaar is ook per auto. Een nieuwe wijkuitvalsweg vanuit de oostelijke stadwijken naar de oostelijke ringweg door de Oosterhamrikzone is daar onderdeel van. Deze verbinding functioneert als een extra ‘ventiel’ naar de ringweg voor deze hoek van de stad en zorgt daarmee voor een verlichting en het temperen van de groei van autoverkeer op de andere routes naar het UMCG. Wij delen de analyse.	104

ziekenhuis met een extra ontsluitende structuur naar de Oostelijke Ringweg biedt lucht en maakt de (auto)bereikbaarheid van UMCG minder kwetsbaar.		
De inzet op voetgangers, fiets en openbaar vervoer en het ontmoedigen van rechtstreekse autoverplaatsingen binnen de stad wordt gedeeld. Eventuele investeringen om de effecten op ringwegen op te lossen zouden voor rekening van de gemeente moeten zijn.	Vooralsnog zijn er geen indicaties dat er grote knelpunten op en rond de ringweg ontstaan door de doorwaadbare stad. Daarnaast is een aantrekkelijke stad waar je graag bent en verblijft ook van belang voor de regio. Onze binnenstad is bijvoorbeeld niet alleen een 'huiskamer' voor Stadjes maar voor de regio. Niet alleen inwoners van de stad zijn er dus bij gebaat dat de stad minder auto's absorbeert ook de regio. Minder vanzelfsprekende autobereikbaarheid van de stad scheelt ook autoverkeer in de regio van en naar de stad. Onzes inziens is de toekomst van het stedelijke en regionaal autonetwerk en de gewenste verbetering van leefkwaliteit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en provincie.	106
Dit plan is te veel gericht op het pesten van auto's. Probeer mensen de auto uitlokken dat werkt beter. Zo zijn deelauto's interessant maar is eigen autobezit voor veel huishoudens het meest handig.	De voetgangers en fietsers geven we prioriteit in onze keuzes. Dat geldt ook voor OV en stimuleren van ketenvervoer. Wij willen in veel situaties de vanzelfsprekendheid van autogebruik verminderen. In onze visie kiezen wij ervoor dat het belang van snelle en ongehinderde doorstroming van de auto niet bovenaan staat bij hoe wij onze wegen inrichten. Maar voor de bereikbaarheid speelt de auto ook een rol. Er zijn verplaatsingen, zeker verplaatsingen van en naar ons relatieve dunbevolkte Ommeland, waar fiets en OV geen reëel alternatief vormen. Het voorbeeld van deelauto's is daarin door de inspreker goed gekozen. 100% vervanging van eigen autobezit zal niet optreden maar het kan er zeker voor zorgen het eigen (tweede) autobezit daalt. Wij delen niet dat met alleen verlokking mensen substantieel kiezen voor alternatieven. Het is een samenspel tussen het minder aantrekkelijk maken van autogebruik en het stimuleren van alternatieven.	65
Het autoverkeer vertragen en aanpassen d.m.v. 'zachte' knips is een goed idee. Alleen moeten nood- en hulpdiensten en invalidevervoer deze wel kunnen passeren. Ook moet er alleen geknipt worden wanneer de ruimte die ontstaat ook werkelijk winst oplevert voor de leefbaarheid en toegankelijkheid van de ruimte (voorbeeld winkelcentrumgebied Paddepoel)	Het doel van het knippen is de leefkwaliteit verbeteren. Wij zijn het met u eens dat dit dan wat moet opleveren. Naast de mobiliteitsvisie stellen we ook de Leidraad openbare ruimte vast waarin de inspiratie wordt geboden, hoe de straten en ook de belevingsplekken, zoals bij het winkelcentrum Paddepoel, heringericht kunnen worden, zodat dit ook daadwerkelijk iets oplevert in het kader van de leefkwaliteit, klimaatadaptatie, beleving en verkeerveiligheid. In geval van de knip Eikenlaan is die winst evident. Nu komt ongeveer 60% van het autoverkeer op de Eikenlaan van de ringweg of is er op weg naar de ringweg. In geval van de knip in de Eikenlaan blijft er een fractie over van de huidige auto's op de Eikenlaan. De verkeersdruk rondom Winkelcentrum Paddepoel, ook op de Zonnelaan, maar ook bij Winkelcentrum Selwerd neemt dus fors af. Knips zijn in principe te passeren door OV (waaronder kleinschalig vervoer) en door hulp- en nooddiensten.	86, 104, 105
Een goede autobereikbaarheid is (voor de hulpdiensten) essentieel om snel van de ene wijk naar de andere wijk en naar de	Wij onderkennen het belang voor hulpdiensten om vlot (wettelijke aanrijtijden) ter plaatse te komen. Daarom gaan wij ervan uit dat hulpdiensten de knips kunnen passeren. Ook de Diepenring blijft bereikbaar voor hulpdiensten. De consequenties van de doorwaadbare stad voor hulpdiensten zijn afhankelijk van de wijze waarop straten en	105

binnenstad te kunnen komen. Ook de Diepenring is hierin essentieel.	kruispunten worden vormgegeven. Bij de uitwerking van de doorwaadbare stad zullen wij de hulpdiensten daarom nauw betrekken zodat een goede nood hulpverlening binnen onze gemeente gegarandeerd blijft.	
Het terugdringen van 50 naar 30 km/u en meer mengen van verkeer heeft gevolgen voor het halen van de wettelijke responstijden voor Brandweer en Ambulancezorg.	De aanrijtijden zijn afhankelijk van meerdere factoren. De maximumsnelheid is een factor maar bijvoorbeeld ook de druk van overig verkeer, passeermogelijkheden, prioritering. Ook het aantal kruispunten en de vormgeving hiervan is van groot belang. De maximumsnelheid gaat niet op alle wegen terug naar 30 km/u. Er zijn wegen waar de maximumsnelheid van 50 km/u gehandhaafd blijft, zoals de aanrijroutes, stedelijke verbindingswegen maar ook (hoofd)routes van OV. Veelal zijn dit ook routes die voor hulpdiensten belangrijk zijn. En knips zijn door hulpdiensten te passeren. Dat neemt niet weg dat er mogelijk consequenties zijn voor aanrijtijden. Daar waar voor het behalen van de responstijd een onacceptabele situatie ontstaat zoeken wij in nauw overleg met de hulpdiensten passende oplossingen.	105
De autobereikbaarheid, in de zin van korte reistijden naar bestemmingen, moet in standgehouden worden zonder dat er om gereden wordt via de ringweg (bijvoorbeeld van zwembad de Parrel)	Wij zien het economische en maatschappelijke belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen. Maar we vinden het niet vanzelfsprekend dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Wij willen minder autoverkeer in buurten en in woonstraten en dat automobilisten zo snel mogelijk naar de ringweg worden geleid. Dat betekent dat autoverkeer in toekomst wel eens omrijdt ten opzichte van de situatie nu. De Eikenlaan, Wilgenlaan en Dierenriemstraat worden geknipt om zo onnodig verkeer dwars door dit deel van de stad te verminderen. Zwembad de Parrel en de aangrenzende sportvoorzieningen zijn met de auto bereikbaar via de Bedumerweg of de Iepenlaan. Daarnaast kunt u ook nabij de Parrel ten westen van de knips parkeren.	22, 72
Scholen moeten goed bereikbaar blijven voor auto's zonder dat straten afgezet worden.	We hebben recent een pilot op de Schoolstraat gedaan. Deze pilot had als doel om het autogebruik voor halen en brengen te beperken, het fietsgebruik te stimuleren en een verkeersveilige en schone schoolomgeving te maken. De pilot wordt geëvalueerd om te kijken of er verbetering optrad in de verkeersveiligheid en of gedragsverandering in vervoerskeuze is opgetreden. Naast scholen met een lokale functie gaan we dit principe ook beproeven bij scholen met een meer regionale functie. We willen een waterbedeffect voorkomen en denken met de school en de buurt na over alternatieve parkeergelegenheden voor halen en brengen zonder daarbij de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving uit het oog te verliezen. Met wat we leren uit deze pilots bepalen hoe we alle schoolomgevingen in toekomst autovrijer kunnen krijgen.	103
Stop auto's niet weg als ze steeds schoner worden.	Ook wij verwachten dat luchtvervuiling door gemotoriseerd verkeer straks een beperkte rol speelt door het schoner worden van auto's. Geluidsoverlast blijft nog wel deels bestaan omdat bandengeluid bij hogere snelheden maatgevend is. Schone auto's bieden geen oplossing voor de grote hoeveelheid ruimte, zowel rijdend als geparkeerd, die auto's innemen. Het loont dus nog steeds om in te zetten op beperken van autogebruik en stimuleren van alternatieven. En tot slot biedt ook actieve mobiliteit (lopen en fietsen) veel maatschappelijk voordelen als het gaat om gezondheid.	65
Irreëel te denken dat je mensen kunt dwingen te fietsen. Auto's horen ook bij de stad. Het	De dominante aanwezigheid van auto's midden in de bebouwde omgeving kent veel nadelen. Auto's nemen verreweg de meeste ruimte in, zijn veelal de oorzaak van verkeersonveiligheid en dragen van alle vervoersvormen het meeste bij aan geluidsoverlast en luchtvervuiling. Ook wij zien het economische en maatschappelijke belang in dat je met de	6, 65

verkeer zou zo gemanaged moeten worden dat iedereen zijn eigen plek heeft.	auto bijna overal kunt komen. Maar we vinden het niet vanzelfsprekend dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Voetgangers, fietsers en OV-reizigers omarmen wij van harte en faciliteren we dus zo goed mogelijk. Dat mag binnen onze stad en dorpen ten koste gaan van de snelste verbinding met de auto. Ieder vervoersvorm zijn eigen plek op onze straten en wegen midden in bebouwde omgeving is op veel plekken binnen onze gemeente onhoudbaar zonder dat andere functies van straten zoals als ruimte voor groen, ontmoeting, voetgangers etc er onder lijden. In deze visie zetten in op een nieuwe balans tussen alle functies van onze openbare ruimte.	
Vrachtwagenchauffeurs dienen ook op een efficiënte wijze op hun bestemming aan te kunnen komen.	Wij vinden het belangrijk dat alle woonwijken goed bereikbaar zijn en blijven voor (noodzakelijk) verkeer. We willen gemotoriseerd verkeer van de ene naar de andere woonwijk zoveel mogelijk voorkomen. We willen daarom dat vrachtverkeer ook zoveel mogelijk op hoofdroutes en via de ringweg rijdt en zo min mogelijk door woonstraten en woonbuurten. Dat geldt ook voor vrachtwagens. Alle wijken behouden daarom een directe aansluiting op de ringweg via wijkuitvalswegen van 50 km/u dichtbij de ring en 30 km/u dieper in de wijken. Voor aanrijroutes naar de binnenstad en stedelijke verbindingswegen geldt 50 km/ u.	16
Knips		
Knip zijn onverstandig. Door knippen in verbindingswegen tussen wijken moet verkeer een andere route nemen via de ringweg. Als daar files staan is er geen uitwijkmogelijkheid en slibt alles vast. Hulpdiensten kunnen gehinderd worden. En knips leiden tot een langere reisafstanden en dus meer brandstofgebruik en hinder in de wijken.	De doorwaadbare stad geven we vooral vorm door 30 km/u als norm te nemen. Dit maakt rijden door de stad onaantrekkelijker en stimuleert gebruik van de ringweg. Op enkele plekken knippen we omdat we zien dat alleen 30 km/u niet voldoende is om onze doelen te bereiken. De knips zijn nu op hoofdlijnen onderzocht. In de uitwerking van elke knip wordt nader onderzoek gedaan naar de gevolgen van de knip en benodigde extra maatregelen. De knips worden zo vormgegeven dat de hulpdiensten wel de knip kunnen passeren. De doorrekeningen van de doorwaadbare stad laten zien dat het aantal gereden autokilometers in de stad afneemt en op de ringweg iets toe maar grote knelpunten zien we niet ontstaan. Het aantal autoverplaatsingen neemt dus af ten opzichte van geen maatregelen. We delen niet de analyse van insprekers.	102, 104, 105
Knips zijn weinig creatief en schadelijk. Het is straks praktisch onmogelijk om tussen oost en west te rijden en het centrum wordt slecht bereikbaar. Overweeg instellen van éénrichtingsverkeer. De reisafstand wordt iets langer maar zijn er minder opstoppen en er ontstaat meer ruimte voor fietspaden. Auto-, fiets- en voetgangersstromen moeten vaker worden ontvlecht.	De visie van de inspreker gaat uit van autologica. Immers éénrichtingsverkeer, ongelijkvloers oplossingen tussen fiets en auto en maximale scheiden van verkeerssoorten dragen daartoe bij. En dat is waar wij in de visie als het gaat om stedelijke omgevingen afstand van nemen. Wij vinden dat auto's niet dwars door de stad moeten rijden en dat autoverkeer van de ene wijk niet via de andere wijk naar de ringweg zou moeten rijden. De ringweg is de verdeelmachine van auto's naar wijken. Daarom verlagen we snelheid op veel wegen en zetten knips in om juist dat interwijkverkeer te voorkomen. We zien het sociale en economische belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, maar we vinden het niet vanzelfsprekend meer dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Tot slot hebben we in onze gemeente op veel plekken auto- en fietsersstromen ontvlochten. Dit heeft ons veel gebracht. Groningen heeft een geweldig fietsnetwerk en dat netwerk breiden we ook uit. Maar we zien dat er een grens zit aan het ontvlechten. Wanneer we ieder vervoersvorm zijn eigen plek geven gaan veel straten in de bebouwde omgeving helemaal op gaan aan verkeersverharding. Dat levert onaantrekkelijke straten op met te weinig ruimte voor groen maar vooral te weinig ruimte voor voetgangers. Om een oplossing te bieden is mengen van verkeersstromen daarom	65

	op sommige plekken nodig waarbij gemotoriseerd verkeer ‘te gast’ is en zich dan aan moet passen aan langzaam verkeer.	
In de conceptvisie worden twee zgn. knippen in de Diepenring voorzien, omdat die ring in het nieuwe systeem niet meer nodig zou zijn voor de verkeersafwikkeling. Wellicht is dat het geval voor de verkeersstromen van stadsbezoekers, maar wij missen antwoord op de vraag of dit ook voor de bewoners het geval is.	Ook bewoners zullen hierdoor met andere routes geconfronteerd worden. Dat is inherent aan de keuze om de Diepenring niet meer als verdeelring in te zetten voor autoverkeer. Uitzonderingen zullen er zijn voor busvervoer en hulp- en nooddiensten. Het effect van snelheidsverlaging op de Diepenring en de knip is op hoofdlijnen bekeken. Er volgt nog een nadere uitwerking in een later stadium. Voor de knips wordt nader onderzocht welke gevolgen deze heeft voor de omliggende straten en de bereikbaarheid van omliggende gebieden. Dat maakt definitief helder of de knip realiseerbaar is en hoe deze vormgegeven moet worden, ook aangaande eventueel maatregelen in andere straten.	83
Hoe voorkom je verkeersoverlast op andere wegen na een knip?	Het effect is op hoofdlijnen bekeken. Bij de uitwerking en uitvoering van een knip wordt verder naar de gevolgen van een knip en eventueel andere benodigde maatregelen in andere straten.	4
Door de demografische en economische groei neemt de verkeersdruk toe. Hier moet de Binnenstad niet aan ten onder gaan want ongeschikt voor de verwerking van veel verkeer. Verkeer moet ondergeschikt zijn aan wonen, recreatie en economie in de binnenstad.	Wij delen deze stelling. In de binnenstad voeren wij al geruime tijd een autoluw beleid. We dringen de ruimte voor de auto terug en maken het zelfs op veel locaties onmogelijk voor de auto om deze te bereiken. Stap voor stap bouwen wij dat komende jaren verder uit. Daarbij hoort ook een transitie in de manier waarop we reizen. Fietsen en openbaar vervoer zijn dan cruciaal en wij delen de auto een minder prominente rol toe dan we voorheen gewoon vonden.	83
Als ook het WMO-vervoer langs de ringweg moet (t.g.v. knip Diepenring), leidt dit tot logistieke problemen en hogere kosten. Kleinschalig vervoer door vrijwilligers mag niet leiden tot afbouw van het WMO-vervoer. Ruimere loopafstand tot bushaltes kan ertoe leiden dat mensen met een beperking vaker van het WMO-vervoer gebruik maken.	Wij gaan er vanuit dat de knips in de basis voor al het gemotoriseerd verkeer van kracht is. Er zijn uitzonderingen te benoemen (bijvoorbeeld hulpdiensten) maar of en welke categorieën nog meer uitgezonderd moeten worden is onderdeel van nadere uitwerking. De gedachte WMO hier onderdeel van te laten zijn ligt daarbij wel voor de hand. Wij delen de stelling dat voor de WMO geldt dat vervoer altijd gegarandeerd moet zijn conform de afspraken die wij hebben met Publiek Vervoer. Dat onverlet dat wij zien dat kleinschalige vervoersconcepten in wijken en dorpen, gerund door vrijwilligers, ook voor deze doelgroep van aanvullende betekenis kunnen zijn.	99
Mengen en scheiden van verkeer		
Er moet duidelijkheid blijven bestaan in de scheiding tussen voetganger en andere vervoersvormen. Shared Space, zoals in Haren, wordt niet als prettig ervaren.	Een constatering in deze visie is dat wanneer ieder vervoersvorm zijn eigen plek heeft, veel straten in de bebouwde omgeving teveel op gaan aan verkeersverharding. Dat levert onaantrekkelijke straten op met te weinig ruimte voor groen maar vooral te weinig ruimte voor voetgangers. En het biedt automobilisten met hun eigen autorijbaan impliciet een vrijbrief om hard te rijden terwijl er midden in onze wijken en dorpen wel veel (overstekende) voetgangers en fietsers regelmatig auto's treffen. Fietser én voetganger krijgen voortaan letterlijk en figuurlijk meer	40, 83, 99

	ruimte. Dat is ons devies. Dat gaat soms ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt en vraagt op steeds meer plekken dat de auto ‘te gast’ is. Op sommige locaties denken wij dat ontwerpen geïnspireerd op shared space juist een uitkomst kan bieden. Vanzelfsprekend staat bij deze overwegingen de veiligheid van alle verkeersdeelnemers voorop. Het vraagt keer op keer maatwerk. Hoe wij dat doen laten we zien in de Leidraad openbare ruimte.	
Het snelheidsverschil tussen fietsers en voetgangers is groot en wordt steeds groter. Een maximale snelheid van 30 km/h helpt dan niet. Voor de veiligheid van zowel voetgangers als fietsers is het verstandiger een scheiding te maken tussen categorieën weggebruikers en af te zien van shared space.	Een gedeeld profiel met voetgangers en fietser is niet een vooraf gedefinieerd ontwerpuitgangspunt voor elke straat in onze gemeente. Maar we zien op locaties, waar de ruimte schaars is (zoals in de binnenstad), dat een traditionele profielindeling met een los fietspad en los voetpad niet past in de ruimte. Zeker niet als we ook meer groen of ruimte voor ontmoeting willen creëren. Veelal betekent dit dat juist voetgangers dan weinig comfortabele bewegingsruimte overhouden. Ondanks de soms drukke interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers zien we op deze plekken fietsers en voetgangers veelal prima mengen. Er vinden hier nauwelijks ongevallen, zeker geen ernstige. Er is sprake van onderling aanpassing al komt uiteraard een ergernis wel eens voor. Daar waar het echt te druk is, wordt meestal (voor bepaalde tijdstippen) de keuze om het af te sluiten voor fietsers en prioriteit te geven aan voetgangers.	83
Onderwerp: Aanpassingen van de infrastructuur		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Groningen Noord		
De knip in de Eikenlaan resulteert in een slechte bereikbaarheid van de wijken Selwerd en Paddepoel.	We zien het belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, maar we vinden het met deze visie niet vanzelfsprekend meer dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Ons doel is dat het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen rijdt en niet dwars door de stad, door de wijken en onze dorpen. De Eikenlaan is een oost-westverbinding tussen de wijken Selwerd en Paddepoel. Wij willen dat iedere wijk via zijn eigen aansluiting van en naar de ringweg rijdt en niet via omliggende wijken. Ongeveer 60% van het verkeer op de Eikenlaan komt of is op weg naar de ringweg. Daarnaast zien interwijkverkeer (autoverkeer over korte afstanden). Hier willen we vanaf. Ook een volledige aansluiting van de Iepenlaan zou een oplossing kunnen zijn. Het neemt enigszins dit verkeer weg maar niet genoeg. De intensiteit op de Eikenlaan moet fors dalen om een betrouwbare verbinding te bieden aan het OV en om de fietsoversteek bij het Wilgenpad op te lossen zonder een rigoureuze ruimtelijk ingreep van een tunnel. Een knip is daarbij het meest voor de hand te liggende optie.	13, 18, 57, 86, 91, 95, 109
Hoe behouden we de autobereikbaarheid het kerkgebouw De Fontein bijvoorbeeld tussen de kerk en de begraafplaats Selwerderhof? Afhankelijk van de exacte positionering van de knip in Eikenlaan, ten opzichte van kerkgebouw De Fontein, moeten kerkleden (die aangewezen zijn op de auto) uit	We zien het belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, maar we vinden het met deze visie niet vanzelfsprekend meer dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Een deel van kerkbezoekers met de auto gaat geconfronteerd worden met langere reisafstand en -tijd dan gewend. Voor bezoekers die vlak aan de andere kant wonen van de knip is deze toename natuurlijk het grootst. Voor bezoekers die van verder komen is de impact kleiner omdat zij eerder kunnen kiezen voor een andere route. Dit is inherent aan de keuze die wij maken voor de gemeente om interwijk verkeer met de auto te ontmoedigen waarbij wij ook een aantal knips in onze gemeente voorzien. De knip Eikenlaan is gericht op het weren van regulier autoverkeer. Reguliere lijnbussen, kleinschalig vraagafhankelijk	86. 94

Paddepoel, Vinkenhuizen of Selwerd een flinke omweg rijden. Dat is bezwaarlijk.	vervoer en nood- en hulpdiensten kunnen de knip wel passeren. Bij de planuitwerking bepalen we of andere uitzonderingen nodig zijn al zijn wij daar terughoudend in. Daarbij zullen wij nauw overleg plegen met betrokkenen. Ook is de exacte locatie van autoknip nog te bepalen maar ligt het voor de hand dat deze ligt tussen Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met onder andere de vensterschool en het zwembad.	
Het is een goed plan om een knip te realiseren in de Eikenlaan	Kennis van genomen.	23
Het is bezwaarlijk dat rouwstoeten naar het crematorium of de begraafplaats vanaf de kerk aan de Eikenlaan 255 een langere route moeten rijden.	De knip Eikenlaan is gericht op het weren van regulier autoverkeer. Lijnbussen, kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, publiek vervoer en nood- en hulpdiensten kunnen de knip wel passeren. Bij de planuitwerking bepalen we of andere uitzonderingen nodig zijn al zijn wij daar terughoudend in. Daarbij zullen wij nauw overleg plegen met betrokkenen.	94
Inspreker heeft diverse vragen over de (technische) uitvoering van de knip Eikenlaan zoals keergelegenheid en type bebording. Ook is de vraag hoe verdere besluitvorming eruit ziet.	Met deze visie geven een principe keuze aan voor het onttrekken van de Eikenlaan als doorgaande en interwijk autoroute. De exacte uitwerking van de knip wordt straks opgepakt bij de planuitwerking. Ook is de exacte locatie van autoknip nog te bepalen maar ligt het voor de hand dat deze ligt tussen Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met onder andere de vensterschool en het zwembad. Wij kunnen deze vragen op dit moment dus niet beantwoorden. De uitwerking verlangt zorgvuldigheid waarbij er voor de door diverse sprekers aangekaarte zorgen aandacht is. Daarbij overleggen we met (direct) betrokkenen. Uiteindelijk doorloopt het uitgewerkte plan een besluitvormingstraject richting gemeenteraad.	94
De barrièrevorming door autoverkeer over de Eikenlaan valt mee. Er zijn oversteekpunten met verkeerslichten en zebra's en het aantal ongelukken dat plaatsvindt valt mee. Daarentegen vormt een knip in de Eikenlaan straks wel barrière tussen twee wijken.	De problemen bij de fietsoversteek Wilgenpad en de ongevallen die plaatsvonden op het moment dat wij voor korte tijd fietsers een ongestoorde doorgang te gaven ten opzichte van auto's, illustreert hoezeer erop de Eikenlaan een conflict is tussen fietsers en autoverkeer. Tussen 2014 en nu zijn 11 ongevallen geregistreerd waarbij in de meeste gevallen sprake is van een conflict tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Hierbij was meermaals sprake van letsel. Ook het gegeven dat voet- en fietsoversteken met verkeerslichten zijn uitgevoerd illustreert dat er op de Eikenlaan de autologica nog overheerst. Rondom winkelcentrum Paddepoel is al geruime tijd een roep om de buitenruimten aantrekkelijker te maken waarbij de hoeveelheid autoverkeer één van de belangrijkste uitdagingen is. Ook uit het door bewoners opgestelde verkeersplan voor Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk, uit gesprekken met de wijk(vertegenwoordigers) en andere inspraakreacties blijkt een appél om de autodominantie in deze hoek van de stad te verminderen. Wij delen dus niet de analyse dat de barrière Eikenlaan meevalt.	94
Is er nagedacht om enkel het doorgaande verkeer over de Eikenlaan te weren en wijkverkeer tussen Selwerd en Paddepoel wel mogelijk te maken?	Wij vinden dat verkeer binnen de stad en tussen wijken zoveel mogelijk te voet of te fiets moet plaatsvinden. Met deze visie verlaten we de gedachte dat het vanzelfsprekend is dat je met de auto altijd zo snel mogelijk ergens kan komen. Los van de dat er een debat gevoerd kan worden over wat wel en geen doorgaand verkeer is, is het praktisch onuitvoerbaar in regelgeving en handhaving.	94

Herstel de toe- en afrit Iepenlaan - Noordelijke Ringweg weer in westelijke richting. Dan neemt de verkeersdruk op de Eikenlaan af.	Verkeer uit Selwerd heeft meerdere opties om naar het westen af te rijden via de Bedumerweg en via de aansluiting Iepenlaan/ Ringweg Noord en te keren bij de rotondes Bedumerweg. Bij de uitwerking van een knip in de Eikenlaan wordt onderzocht of op termijn een hele aansluiting (naar west en oost) Iepenlaan – Noordelijke Ringweg nodig is.	13, 86
Een fietstunnel onder de Eikenlaan is het beste alternatief voor de knip.	De vele fietsers op de Slimme Route Zernike via het Wilgenpad kunnen na een knip vrijwel zonder opstoppen oversteken. Een fietstunnel of een fietsbrug zijn beide ruimtelijk ingrijpend en kostbaar en stimuleren juist het interwijk autoverkeer en maken de Eikenlaan nog aantrekkelijker als route van en naar de ringweg. Dit willen we juist met ons netwerk doorwaadbare stad voorkomen.	18
Verminder het aantal verkeersbewegingen langs de Eikenlaanflat in Selwerd. Dat zou het leefklimaat sterk verbeteren.	Met de knip in de Eikenlaan beogen we het aantal wijkvreemde verkeersbewegingen langs de Eikenlaanflat sterk te verminderen.	33
Begrip voor het verkeersbeperkende doel van de knip Eikenlaan, maar zorgen over de impact op de voering van een huisartsenpraktijk ter hoogte van Park Selwerd. Het verzoek om bereikbaar te blijven voor niet-mobiele patiënten, ambulances, taxi's, leveranciers voor medische middelen, afvalophaaldienst en personeel. Ook is spoedvisites een belangrijk punt.	Een deel van patiënten die met de auto naar de praktijk komen gaat geconfronteerd worden met langere reisafstand en -tijd dan gewend. Voor patiënten die net aan de andere kant wonen van de knip is deze toename natuurlijk het grootst. Voor bijvoorbeeld patiënten uit Vinkhuizen of Reitdiep is de impact kleiner omdat zij eerder kunnen kiezen voor een andere route. Dit principe geldt ook voor toeleveranciers en personeel. Dit is inherent aan de keuze die wij maken voor de gemeente om interwijk verkeer met de auto te ontmoedigen waarbij wij ook een aantal knips in onze gemeente voorzien. We zien het belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, maar we vinden het niet vanzelfsprekend meer dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. De hulp- en nooddiensten kunnen op dit punt over de Eikenlaan blijven rijden. Daarbij kunnen wij ons goed voorstellen dat ook spoedvisites daarbij horen. Met deze visie maken we een principe keuze voor het onttrekken van de Eikenlaan als doorgaande autoroute. De uitwerking verlangt zorgvuldigheid waarbij er voor deze aangekaarte aspecten aandacht zal zijn. Daarbij overleggen we met betrokkenen waaronder uw praktijk. Deze en andere reacties maakt dat wij in de beschrijving van het netwerk doorwaadbare stad 2040 expliciet vermelden dat de knip gepasseerd moet kunnen worden door essentiële en nooddiensten.	57, 91
Er mist uit het CoCreatie verkeersplan PST een nieuw station De Hoogte, het instellen van een systeem van hubtaxi's en een volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.	Op diverse onderdelen sluiten de mobiliteitsvisie en het plan vanuit CoCreatie PST op elkaar aan. Zo streven beiden na dat de omgeving van het Winkelcentrum Paddepoel en de Eikenlaan een hogere leefkwaliteit krijgt door de dominantie van het autoverkeer terug te dringen. Ook de gedachte van het introduceren van wijkhubs overlapt bijvoorbeeld. Samen met de provincie onderzoeken wij op dit moment mogelijkheden om de bereikbaarheid van Zernike te verbeteren met een nieuw treinstation op Zernike en varianten met een hoogwaardige bus en tramachtige technieken. Daarbij bekijken wij ook een variant zoals in het plan van PST zit. In de mobiliteitsvisie zien we de meeste kansen in een gecombineerd vervoersaanbod voor Zernike met omliggende stadswijken. Zo kunnen deze wijken meeprofiten van een hoogwaardig OV-aanbod en is de vervoersvraag meer gespreid, wat gunstig is voor de exploitatie. Ook omdat een oostelijke hoogwaardige OV tangent nu ontbreekt en dit in dat kader perspectieven biedt voor het deel Noorderstation - Selwerd - Paddelpoel en Zernike. Daarbij merken wij op deze mobiliteitsvisie onze	86

	denkrichting aangeeft. Voor het OV werken we samen met de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Gezamenlijk brengen we in 2022 een Routekaart Openbaar Vervoer 2040 uit. Reizigers die minder zelfredzaam zijn, bieden we goed ‘vraagafhankelijk vervoer’ aan. 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 van delen van onze gemeente waar OV ontbreekt. In sommige wijken en dorpen in onze gemeente hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen voor een lokaal vervoersconcept. We faciliteren deze graag. Tot slot heeft verkeer uit Selwerd meerdere opties om naar het westen af te rijden via de Bedumerweg en via de aansluiting Iepenlaan/Ringweg Noord en te keren bij de rotondes Bedumerweg. Bij de uitwerking van een knip in de Eikenlaan wordt onderzocht of op termijn een hele aansluiting (naar west en oost) Iepenlaan - Noordelijke Ringweg nodig is. Daarmee staat de suggestie van inspreker voor een volledige aansluiting nog open als mogelijkheid.	
Er ligt een plan vanuit CoCreatie Paddepoel, gedragen door Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk, dat inzet op terugdringen van de druk van autoverkeer op de Eikenlaan, Zonnelaan en Pleiadenlaan én een alternatief biedt voor de gewenste HOV-verbinding van en naar het Zernike. De gedachte om doorgaand autoverkeer te verminderen wordt omarmt in de Mobiliteitsvisie. Maar de bereidheid om de bezwaren tegen HOV door de wijken zelf en het HOV alternatief van de wijk serieus te nemen ontbreekt. Namelijk een HOV-route over de Eikenlaan, Zonnelaan en Pleiadenlaan heeft voor bewoners van deze wijken nauwelijks meerwaarde en zorgt voor extra verkeersbewegingen terwijl het verkeer juist naar de ringwegen moet.	Wij delen niet uw mening dat het HOV geen meerwaarde voor de wijk heeft. Zo staan de haltes direct naast Winkelcentrum Paddepoel (Trefkoel en WC Paddepoel) en winkelcentrum Selwerd (Abeelstraat)) respectievelijk op plek 11 en 32 van de meest gebruikte haltes binnen onze gemeente in 2019. Dat is hoog wanneer je beseft dat de top 10 vooral bestaat uit de treinstations en binnenstadshaltes. Ons is er veel aangelegen om (H)OV lijnen zo vorm te geven dat ze meerdere regiokernen, stadswijken en belangrijke plekken in onze gemeente met elkaar verbinden zodat meerdere gebieden profijt hebben van uitstekend OV. Waar het kan proberen we losstaande OV oplossingen gericht op één bestemming te voorkomen. In de mobiliteitsvisie zien we in dit kader kansen in een oostelijke HOV tangent Europapark-UMCG-Noorderstation-Winkelcentrum Paddepoel-Zernike. Dit ook gekoppeld aan Station Noord die nog belangrijker wordt als overstappuntpunt, onder andere als gevolg van de doorkoppeling van regionale treindiensten. Een route Eikenlaan ligt in zo’n oost tangent voor de hand. Station Noord en Winkelcentrum Paddelpoel en met name Zernike zijn weliswaar de majeure bestemmingen, maar wij menen dat ook de tussenliggende haltes in de noordelijke wijken meeprofiten van snel en frequent OV. Frequent OV wordt voor een groot deel mogelijk gemaakt door de vervoersaantallen van Zernike. Daarbij hebben we ook oog voor de belangen van het Winkelcentrum Paddepoel dat een ruimer bedieningsgebied kent dan de direct omliggende woonwijken. De argumentatie om OV verbindingen die op Zernike zijn gericht niet door de wijken te laten lopen komt vooral voort uit zorgen over verkeersdruk door bussen. Het gemotoriseerd verkeer op de Eikenlaan is nu ruim 10.000 auto’s per dag waarvan zo’n 60% doorgaand zijn. Met een knip in de Eikenlaan daalt dit verkeer substantieel en duwen we de auto's grotendeels naar de Ringweg. Door deze knip neemt ook het verkeer op Zonnelaan af. Ondanks dat er nog bussen rijden op de Eikenlaan is de verkeersdruk geminimaliseerd. Het aandeel bussen op de Eikenlaan is zeer klein	112

	ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer dat nu op de Eikenlaan rijdt. In de mobiliteitsvisie is de omgeving van het Winkelcentrum Paddepoel aangewezen als ‘belevingsplek’. Dat betekent dat hier extra aandacht is de leefkwaliteit, voetgangersruimte en groen. Op deze plek is gemotoriseerd verkeer te zijner tijd te gast en dus ook de bus. Tot slot merken we op dat de mobiliteitsvisie onze denkrichting schetst ten aanzien van OV voor de hele gemeente. Maar we constateren ook dat nadere uitwerkingen nog nodig zijn. In 2022 brengen samen met provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe daarom een concrete Routekaart Openbaar Vervoer 2040 uit. Daarbij is een belangrijke bouwsteen de resultaten uit de nu nog lopende studie naar de OV bereikbaarheid Zernike. In deze studie wordt naar uiteenlopende range van OV varianten gekeken waaronder ook het voorstel van een extra treinstation De Hoogte met een pendelverbinding naar de campus Zernike zoals in het Co-creatie plan Paddepoel staat. Op basis van de studie OV Zernike en de routekaart bepalen we wel het definitieve toekomstbeeld voor het OV systeem waar we de komende 20 jaar naar toe willen werken, en dus ook door Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk.	
Voor de Noordelijke wijken geldt dat twee intensieve HOV-stromen niet via de ringweg lopen maar dwars door de wijken en splijtend zijn voor de wijken zullen zijn. Onze wijk, en onze buurwijken, worden gereduceerd tot doorgangsgebied van en naar het Zernike. De bus routes Suikerzijde een Zernike en Noorderstation Suikerzijde gaan door het hart van Paddelpoel/ Selwerd. Het gebied rondom het winkelcentrum waar juist de wens ligt om een kloppend wijkhart te maken met goede bereikbaarheid voor iedereen.	Wij zien de ringweg niet als reguliere HOV route om onze wijken en belangrijke gebieden te bedienen. Daarvoor is het nodig dat HOV, weliswaar gestrekt en direct, door wijken zelf loopt. In principe willen we met OV verbindingen zoveel mogelijk wijken en bestemmingen aan elkaar rijgen. Dan zijn Vinkenhuizen, Paddepoel en Winkelcentrum Paddepoel en Selwerd ook bestemmingen. Natuurlijk zien we dat voor Zernike de grote reizigersaantallen maken dat het (in de spits) veelal nodig is om een rechtstreekse pendel te rijden. Maar dan als uitzondering in ons OV netwerk. Wij delen de wens dat om van de directe omgeving Winkelcentrum Paddepoel op termijn een aangenaam leefkwaliteit te creëren en hier zal ook het OV zich in rijsnelheid aanpassen.	112
Hoe houden we de bereikbaarheid van de Noorderplantsoenbuurt op orde met een knip bij het Noorderstation? Welke voorzieningen treft u om de overlast die daar mee gepaard gaat tegen te gaan? Hoe informeert u de bewoners rond het Noorderstation?	De knip bij het Noorderstation wordt in de visie voorgesteld. Het effect is op hoofdlijnen bekeken. De bereikbaarheid van de Noorderplantsoenbuurt verloopt via de Noorderstationstraat en de Bedumerweg naar de ring en de rest van de stad. Voordat een knip gerealiseerd wordt, wordt gedetailleerd onderzocht wat de gevolgen hiervan zijn op de bereikbaarheid van omliggende straten en gebieden, zoals de Noorderplantsoenbuurt. Dan wordt definitief duidelijk worden of de knip realiseerbaar is, hoe de knip vormgegeven gaat worden en welke andere maatregelen nodig zijn in andere straten. Bij dit nadere onderzoek en de uitwerking van de knip zullen de bewoners betrokken worden.	93
Het is onveilig om verschillende maximale snelheden te hanteren voor bussen en auto's op de Noorderstationstraat.	De snelheid op de Noorderstationstraat blijft 50 km/u. Op de netwerkkaarten van de auto (welke wegen veranderen?) is dit niet juist weergegeven en hebben we nu gewijzigd. Door de knip bij het Noorderstation zal het autoverkeer sterk afnemen en de Noorderstationstraat voor de auto alleen ter ontsluiting van de wijken aan	93

	weerszijde dienen. De auto's en bussen rijden samen en dezelfde snelheid. Bij de uitwerking is oversteekbaarheid een aandachtspunt.	
De toekomstige situatie van station Noord is ongreepbaar. Er moet meer concretisering komen. De buurtbewoners willen hierover meedenken.	In de visie markeren we dat ruimtelijke verdichting rond knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer willen concentreren. 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 bijvoorbeeld nieuwe scholen, instellingen en andere publiekstrekken, zoals winkels of grote kantoren, zich gaan vestigen op geïsoleerde en moeilijk bereikbare locaties. Bij de stationsomgeving Hoofdstation maar ook de omgeving van station Europapark speelt dit in onze stad het sterkst. Maar ook station Noord en het toekomstige station Suiker streven we naar het substantiële verknopen van OV locaties en ruimtelijke ontwikkeling. Met de doortrekking van treinen over het hoofdstation door naar Station Noord ontstaat die kans en wanneer het lukt om de oostelijke HOV tangent tot stand te brengen. In de visie formuleren we de wens dat op de lange termijn (2040) station Noord en haar omgeving wel zo'n knooppunt van OV en stedelijk verdichting wordt. Een exacte invulling en concrete invulling is er nog niet. We staan aan het begin van het denken over de toekomst van station Noord en de directe omgeving.	93
Intensiever busverkeer door de wijk maakt het winkelcentrum Paddepoel nog minder bereikbaar voor wijkbewoners.	De oversteekbaarheid van een weg wordt zeer ten dele bepaald door busverkeer. Zelfs wanneer het een relatief hoog frequentie busroute is, is het aantal passerende bussen per dag een fractie van het aantal auto's. Vooral het verminderen van auto's biedt dus een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers. Winkelcentrum Paddepoel vervult ook een stadsbrede en heeft zelfs een regionale functie. Hoogfrequent OV biedt een betere OV bereikbaarheid van dit winkelcentrum.	86
Maak de Siersteenlaan en de Diamantlaan ook 30. Het betreft een druk bebouwd gebied met veel verblijfsfuncties.	30 km/u wordt de nieuwe norm binnen de bebouwde kom. Daarbij is een 'tenzij' benoemd voor welke wegen dit niet geldt. Dit zijn onder andere wijkuitvalswegen naar de ringweg, zoals de Siersteenlaan, en busroutes (onderdeel van de dragende OV structuur), zoals de Diamantlaan en Siersteenlaan. Daarom zijn deze wegen nog 50 km/u en nodig voor de stedelijke bereikbaarheid. De Leidraad openbare ruimte laat zien dat ook op 50 km/u wegen de leefkwaliteit verbeterd kan worden. De Diamantlaan is als voorbeeld uitgewerkt. Overigens is het noordelijke deel van de Diamantlaan, ten noorden van de Siersteenlaan, als buurtstraat (30 km/u) aangewezen. Hier rijdt wel een bus, maar het is niet onderdeel van de dragende OV structuur. De nieuwe verbinding West-end is ook wijkuitvalsweg voor de wijk Vinkhuizen en omgeving en is onderdeel van de busroute van Vinkhuizen naar het centrum. Het ontwerp en de snelheid worden nader bepaald binnen de integrale gebiedsopgave.	101
De Diamantlaan-Noord, Edelsteenlaan, Goudlaan en Metaallaan als buurtstraat / 30 km/h klinkt veelbelovend. Hoe wordt de concrete herinrichting van deze wegen met name Edelsteenlaan. Verlaag in de hofjes van	De inrichting van de straten is verdere uitwerking. In de visie geven we aan welke straten wij in snelheid willen terugbrengen. Voor de uitwerking vormt de Leidraad openbare ruimte een belangrijke inspiratie en het kader. Binnen de Leidraad biedt mogelijkheden om meer verblijfsruimte te maken bijvoorbeeld in de hofjes. Of dat ook betekent dat er 15 km/h gaat gelden of dat het woonerven worden vraagt per specifiek geval maatwerk. Ook straten in Vinkhuizen hebben als voorbeeld uitwerkingen gediend voor bepaalde type straten. Uitvoering is een langjarig proces. Wanneer de straten worden heringericht is dit onderdeel van het nog op te stellen uitvoeringsprogramma.	101

Vinkhuizen de snelheid naar 15km/u en maak het woonerf?		
Breng de Prinsesseweg volledig naar 30, in ieder geval tot en met de belevingsplek. Dat geeft duidelijkheid en veiligheid. Geen 30/50/30/50 op een doorgaande route van nog geen 200 meter. Bussen blijven op tijd rijden met een snelheid van 30 kilometer per uur. Dat rijden ze nu in de praktijk ook.	Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij de situatie opnieuw bekeken en kunnen ons vinden in de argumenten zoals verwoord in de inspraakreactie. De werkelijk gereden snelheid van bussen is in veel gevallen lager dan 50 km/h. Het verlagen van de maximumsnelheid resulteert in een betere samenhang van de buurt voor fietsers en voetgangers en vermindert de barrièrewerking. Wel hechten wij er groot belang aan dat de betrouwbaarheid voor bussen gewaarborgd blijft. De Prinsesseweg nemen we op als buurtstraat 30 km/u.	107
Laat de buurt een plan maken voor de belevingsplek aan de Prinsesseweg en sluit daar met verkeersdeskundigheid op aan. Die willen we graag samen aanpakken.	De visie geeft de richting waaraan we de komende 20 jaar werken met de mobiliteit in onze gemeente. Dat betekent dus niet dat na vaststelling van de visie ook direct alle maatregelen worden genomen. We stellen in 2022 een uitvoeringsprogramma op hoe en wanneer we invulling geven aan de plannen. Wanneer wij concreet aan de slag gaan met maatregelen, dan betrekken wij tijdig alle betrokken partijen vanuit de buurt. Ideeën uit de buurt nemen we daar graag in mee.	107
Groningen Zuid		
De Goeman Borgesiuslaan is op dit moment onveilig. De maximale snelheid moet verlaagd naar 30 km/h.	In de mobiliteitsvisie zien wij de Goeman Borgesiuslaan als hoofdontsluiting van de wijk Coendersborg, zoals ook in het verkeersplan Helpman is vastgelegd en met de komst van de Helperzoomtunnel is doorgevoerd. Daarnaast maakt de Goeman Borgesiuslaan onderdeel uit van het dragende OV netwerk. Voor deze openbaar vervoerlijnen is snelheid (50 km/u) en betrouwbaarheid van belang. Ook zien wij dat in de inrichting van de Goeman Borgesiuslaan fietsvoorzieningen ontbreken. Dit hoort wel bij een 50 km/u weg. Een betere balans tussen de verkeersfunctie, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit is gewenst. Met name voor het gedeelte dichtbij de Verlengde Hereweg zien we dat de belangen van verkeersdoorstroming en de belangen van een aantrekkelijk leefomgeving niet met elkaar in overeenstemming zijn te brengen. We kiezen voor de leefkwaliteit. Hier vinden wij dat het snelheidsregime terug moet naar 30 km/h en passen dit aan in de definitieve mobiliteitsvisie. We onderzoeken daarbij ook welke wegprofielen passen bij de gehele Goeman Borgesiuslaan en brengen de (on)mogelijkheden voor een 50 km/u inrichting inclusief fietsvoorzieningen en anderzijds een inrichting als buurtstraat in beeld. Dit kan ook nog verschillen per weggedeelte, met name bij het gedeelte dichtbij de Verlengde Hereweg kunnen we dat ons voorstellen. De Leidraad openbare ruimte wordt bij de verkenning als inspiratie gebruikt.	32, 39, 70, 100
Het kruispunt Groemanborgesiuslaan – Helperzoom is op dit moment onoverzichtelijk. Er zou gesnoeid of een spiegel geplaatst moeten worden	Dit is opgepakt en er is inmiddels gesnoeid.	39

Verkeersveiligheid en leefbaarheid in Coendersborg is in het geding door de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Een knip of een bussluis aan de Goeman Borgesiuslaan in de Coendersborg zou een goede ingreep zijn.	Uit diverse reacties blijkt dat er in de wijk Helpman-oost/ Coendersborg ideeën leven voor netwerkbepalende bepalende verkeersingrepen. Bijvoorbeeld een bussluis aan de G. Borgesiuslaan, een knip ter plaatse van de Savornin Lohmanlaan en andere voorstellen. Dit zijn ingrijpende maatregelen en hebben niet alleen gevolgen voor de straat zelf, maar ook op de omliggende straten, wijken en soms stadsdelen. Een dergelijk maatregel moet op alle schaalniveaus worden afgewogen. Aangezien er in Helpman/Coendersborg al meerdere van dergelijke maatregelen zijn getroffen met de uitvoering van het Verkeersplan Helpman (onderdeel Aanpak Ring Zuid), zijn wij op voorhand niet voor om nog meer van dergelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat een buurt, wijk of stadsdeel op slot wordt gezet, de bereikbaarheid slecht wordt en het grote druk elders veroorzaakt. Maar over ideeën en plannen blijven we graag in gesprek met het Wijkcomité Helpman, bewoners en betrokkenen om te bekijken en te bepalen in hoeverre dergelijke ingrepen een bijdrage kunnen leveren aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefkwaliteit én bereikbaarheid in de wijk en de omgeving.	32, 48, 64, 70, 77, 79, 98, 100,
De mobiliteitsvisie erkent niet dat het Europark ook een woongebied is. Bij station Europapark graag ook een gedeelte van de weg Helperpark 30 km/h maken. Ook gemotiveerd vanuit verminderen geluid- en luchtverontreiniging, veiliger en makkelijker oversteken voetgangers, aansluiten weginrichting op karakter woon- leefomgeving en bereikbaarheid van bushaltes en treinstations te voet.	Helperpark en Boumaboulevard zijn in de mobiliteitsvisie uitzondering op 30 km/h als norm in stedelijk gebied. Dit komt door het stedelijk verbindende karakter van deze weg, omdat het onderdeel is van de dragende OV structuur en omdat deze wegen ruim zijn opgezet met vrijliggende fietspaden waarbij 50 km/h als natuurlijke snelheid past. In het kader van het project Europapark treffen wij binnenkort maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren op en rondom de kruising Bouwaboulevard-Helperpark-Verlengde Lodewijkstraat. Hierdoor verbetert de oversteekbaarheid voor de voetganger en de fietsers. Door de bocht en de andere inrichting rondom het station met groen in de middenberm, die ook in de Boumaboulevard komt, is de plek al verbijzonderd en wordt er langzamer gereden. Aangezien we al maatregelen treffen zien we nu geen aanleiding de mobiliteitsvisie aan te passen op dit punt.	42
Hoe verloopt het overleg over aanpassingen van parkeerruimte en het afsluiten van straten voor auto's in Corpus den Hoorn / Hoornse Meer?	We hebben vooralsnog geen plannen om de hoeveelheid parkeerruimte in Corpus den Hoorn / Hoornse Meer actief te reduceren. Wel kunnen we ons voorstellen dat, wanneer de parkeerdruk daalt a.g.v. betaald parkeren, de buurt / de bewoners ruimte zien een straat anders in te richten. Te zijne tijd staan wij open voor suggesties vanuit de buurt.	102
Groningen Oost		
We gaan ervan uit dat de auto op de Gerrit Krolbrug, als onderdeel van de fietsstraat Korreweg, te gast komt. Voor het deel na de GKB (de Ulgersmaweg) is in het geheel nog geen uitwerking van de menging en ontmenging voorzien.	Dank voor uw inspraakreactie waarin u uw steun uitspreekt voor een veilige en fietsvriendelijke Gerrit Krolbrug waarbij de auto te gast is. We onderschrijven – net als u – het belang van deze fietsverbinding tussen de noordoostelijke stadswijken en het centrum. Dagelijks maken ongeveer 15.000 fietsers de brug net als vele voetgangers minder validen en automobilisten. De Gerrit Krolbrug is hierin een belangrijke schakel. In de mobiliteitsvisie zijn de Korreweg en de Gerrit Krolbrug aangewezen als fietsstraat. Op die manier geven we fietsers prioriteit boven autoverkeer en maken we de verbinding veiliger en comfortabeler.	85

Een nadere uitwerking van de tracépunten waarop mening van verkeer begint en eindigt nodig in de visie. Er moet geen doorgaand vrachtverkeer, en alleen bestemmingsverkeer (tot een beperkt tonnage) worden toegestaan op Korreweg en de GKB. De hoogte van de geplande brug is niet alleen een probleem voor het fiets- en voetgangersverkeer, maar ook een onaanvaardbare aantasting van de leefomgeving.	U deelt uw zorgen over de variantenstudie voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. Bijvoorbeeld over de brughoogte, het (ont)mengen van verkeer bij de Ulgersmaweg, de rol van vrachtverkeer en fietscomfort. Daarvoor is de mobiliteitsvisie echter niet de juiste plek. In de mobiliteitsvisie bepalen we de functie van de brug en van de toeleidende wegen en paden. De precieze uitwerking volgt in de verschillende deelprojecten die uit de mobiliteitsvisie voortkomen. Inmiddels heeft de gemeenteraad de voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug vastgesteld. Hierin zijn onder andere de brughoogte en de wegindeling (fietsstraat) bepaald en is de aansluiting op de Ulgersmaweg geschetst.	
Het Gerrit Krolbrug comité dringt aan op zo snel mogelijk herstel van de beweegbare brug en anders op een tijdelijke vervangende brug voor in elk geval voetgangers en fietsers. De maximale toegestane snelheid op de GKB zou 30 km/h moeten zijn. De huidige brug is onveilig door het autoverkeer. Zorg voor zo weinig mogelijk auto's op de brug. De GKB moet meer ruimte geven aan de (minder validen) voetganger. Realiseer een lage brug, ontworpen op de huidige doorvaarthoogte en de brug onderdeel te maken van de fietsstraat Korreweg, doorgetrokken op de Ulgersmaweg tot minimaal het fietspad Hunzeboord. Gebruik visualisering, drempels en bloembakken bij het herinrichten van de fietsstraat Korreweg.	Goed te horen dat u uw steun uitspreekt voor een veilige en fietsvriendelijke Gerrit Krolbrug waarbij de auto te gast is. We onderschrijven – net als u – het belang van deze fietsverbinding tussen de noordoostelijke stadswijken en het centrum. Dagelijks maken ongeveer 15.000 fietsers de brug net als vele voetgangers minder validen en automobilisten. De Gerrit Krolbrug is hierin een belangrijke schakel. In de mobiliteitsvisie zijn de Korreweg en de Gerrit Krolbrug aangewezen als fietsstraat. Op die manier geven we fietsers prioriteit boven autoverkeer en maken we de verbinding veiliger en comfortabeler. In uw reactie geeft u aan dat u hoopt dat de mobiliteitsvisie leidend is bij de vervanging van de Gerrit Krolbrug en noemt daarbij vier specifieke punten. De mobiliteitsvisie is inderdaad leidend. De mobiliteitsvisie voorziet namelijk in een fietsstraat op de Gerrit Krolbrug vanwege het belang van de brug in het fietsnetwerk. Automobilisten zijn te gast en passen zich aan het fietsverkeer aan. De maximale snelheid is 30 km/uur. Door fietsers en gemotoriseerd verkeer te mengen en de weg in te richten als fietsstraat zal de snelheid van gemotoriseerd verkeer dalen, passend bij de maximumsnelheid. Met de fietsstraat geven we de fietsers meer ruimte, meer comfort en staat verkeersveiligheid voorop. Met voetpaden aan weerskanten is de brug bovendien goed toegankelijk voor minder mobiele weggebruikers. De wijze waarop de fietsstraat verder vorm wordt gegeven is onderdeel van verdere uitwerking. U deelt ook uw zorgen over de aanvaring van de Gerrit Krolbrug en de variantenstudie voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. Bijvoorbeeld over de brughoogte, het (ont)mengen van verkeer bij de Ulgersmaweg, de rol van vrachtverkeer, fietscomfort, industriële automatisering en bochtverruiming. Daarvoor is de mobiliteitsvisie echter niet	89

	de juiste plek. In de mobiliteitsvisie bepalen we de functie van de brug en van de toeleidende wegen en paden. De precieze uitwerking volgt in de verschillende deelprojecten die uit de mobiliteitsvisie voortkomen. Inmiddels heeft de gemeenteraad de voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug vastgesteld. Hierin zijn onder andere de brughoogte en de wegingdeling (fietsstraat) bepaald en is de aansluiting op de Ulgersmaweg geschetst.	
Welke verbinding kent de Korrewegwijk met de ring?	In de Mobiliteitsvisie wordt de Korrewegwijk op twee manieren verbonden met de ring. Ten zuiden van de Korreweg via de Oosterhamrikverbinding en ten noorden van de Korreweg via de Bedumerweg. De fietsstraat Korreweg is nog steeds beschikbaar voor autoverkeer, maar heeft geen ontsluitende functie meer naar de ring. De onderbouwing van de verkeersgegevens rondom de Oosterhamrikzone en Korreweg zijn opgenomen in het geactualiseerde Addendum Verkenning Oosterhamrikzone.	89
Er moet een integraal voorstel komen voor hoe het (vracht-)autoverkeer vanuit de wijken, tussen de Bedumerweg en het Damsterdiep, naar en van de Ring kan komen.	In de mobiliteitsvisie is een voorstel opgenomen hoe wij omgaan met het autoverkeer en dus ook vrachtverkeer aan de oostkant van de stad. De Bedumerweg en Damsterdiep blijven aanrijroutes voor het centrum en de binnenstad. Ze vormen binnen de ring de belangrijkste routes voor auto- en vrachtverkeer aan de oostkant van de stad. Voor de ontsluiting van de wijken wordt een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone voorgesteld. De Korreweg wordt een fietsstraat en heeft geen ontsluitende functie meer voor het auto- en vrachtverkeer. Daar betekent niet dat daar vrachtverkeer is uitgesloten.	89
Begin eerst een proef met de fietsstraat Korreweg voordat het definitief wordt.	De Korreweg als fietsstraat is in 2018 vastgesteld als voorkeursvariant onder de voorwaarde van een expertmeeting. Tijdens de expertmeeting bleek de fietsstraat een verkeersveilige oplossing. Een proef achten we daarom niet nodig ook gezien onze eigen ervaringen met fietsstraten en de ervaringen in andere steden waar een fietsstraat met dezelfde verkeersaantallen naar tevredenheid functioneert. Daarnaast zal door de inrichting als fietsstraat het aantal auto's afnemen omdat het onaantrekkelijker wordt voor autoverkeer.	51
Er is ruimte om snel- en langzaam fietsverkeer van elkaar te scheiden bij de nieuwe fietsstraat Korreweg.	Een fietsstraat biedt vooral ruimte voor de fiets. De auto en bus zijn te gast. Nu kan het snelle fietsverkeer het langzame fietsverkeer moeilijk passeren op de smalle fietspaden langs de Korreweg. Een fietsstraat biedt juist veel ruimte voor alle fietsers, en ruimte voor snelle fietsers om in te halen.	93
Realiseer een verkeersluw veilig Floresplein	In de Floresstraat (en in het verlengde de Heymanslaan) rijdt relatief veel sluipverkeer. In de Mobiliteitsvisie proberen we o.a. het verkeer via directe(re) routes naar de ringwegen te leiden. Een wijkuitvalsweg door de Oosterhamrikzone helpt om sluipverkeer op o.a. de Floresstraat te verminderen. De inrichting van de Floresstraat komt nu niet overeen met 30 km/h richtlijnen. In 2023 wordt de riolering in de straat aangepakt. Dat moment wordt aangegrepen om te kijken naar maatregelen t.b.v. verkeer en leefkwaliteit in de Floresstraat.	34, 47
Verkeer op de Bedumerweg rijdt te hard, kinderen kunnen niet zelfstandig spelen, de oversteken zijn gevaarlijk, er is teveel asfalt, te weinig fietsenstallingen en te veel	In het autonetwerk heeft de Bedumerweg een belangrijke functie. De Bedumerweg blijft ook in de toekomst een aanrijroute voor de binnenstad. Dat is de reden waarom de maximumsnelheid op de Bedumerweg 50 km/u blijft. Dat wil niet zeggen dat de leefkwaliteit op de Bedumerweg en de parallelwegen niet kan verbeteren. Dit kan ook anders	62, 90

verkeerslawaaier. Wens is er voor meer groen, meer verblijven/mogelijkheden om met burens in contact te komen (paden, bankjes), meer recreatie(park), voldoende parkeren en meer fietsenstallingen. Daarnaast wil men minder asfalt, een 30 km regiem tussen de verkeerslichten en het Noorderplantsoen en meer en betere oversteken.	met minder asfalt. De Leidraad Openbare Ruimte geeft de inspiratie voor een groenere en prettige Bedumerweg en laat zien dat een weg met behoud van een autoverkeersfunctie hier ook groener en leefbaarder kan.	
Voorkeur voor een fietspad aan de waterzijde als de Oosterhamrikkade Noordzijde heringericht wordt	Kennis van genomen. De mobiliteitsvisie maakt hierin geen keuze. Na vaststelling van de mobiliteitsvisie wordt in het project Oosterhamrikzone de verdere inrichting van de Oosterhamrikkade opgepakt.	20, 21
Heroverweeg het voorstel om de bus door de Vinkenstraat te laten rijden	Naar aanleiding van de reacties op de concept mobiliteitsvisie hebben we de busverbinding in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan ruimtelijk verder verkend. Wij zijn van mening dat we met een busverbinding in kunnen passen op een manier waarop de leefkwaliteit is gewaarborgd en woningen aan deze straten bereikbaar zijn. In het geactualiseerde Addendum Verkenning Oosterhamrikzone besteden we hier expliciet aandacht aan.	52, 111
Spoedige besluitvorming over het Oosterhamriktracé en de busbaan is nodig om keuzes te maken over de herontwikkeling van het woningbezit van onze woningbouwcorporatie.	Met deze mobiliteitsvisie leggen we het fundament onder ons gemeentebrede mobiliteitsbeleid de komende jaren waarbij het ook dient als onderbouwing om een keuze te maken over de noodzaak en de basis principes van een Oosterhamrikverbinding zodat de door u gevraagde duidelijkheid over de toekomst van deze zone ontstaat.	92
Het voornemen om het Oosterhamriktracé niet langer te reserveren voor OV en open te stellen voor personenauto's levert extra verkeersdruk op de binnenstad op van 15%. Dit staat haaks op uw eigen doelen.	Deze veronderstelling klopt niet. Een Oosterhamrikverbinding voor autoverkeer levert niet 15% extra verkeer op naar de binnenstad. Uit de berekeningen blijkt dat de verbinding niet leidt tot extra verkeer binnen de ringwegen. Het autoverkeer kiest alleen andere routes. De 15% geeft aan dat 15% van het verkeer op de Oosterhamrikverbinding naar de binnenstad gaat. En dit is dus niet extra verkeer, maar verkeer dat eerder een andere route naar de binnenstad koos.	83, 111
Op basis van welke data onderbouwt u dat er een noodzaak is voor een autoverbinding Oosterhamriktracé zoals deze is opgenomen in de mobiliteitsvisie? In 2016 stond in het principebesluit een toename van 22% van het aantal auto's. In de visie Mobiliteitstransitie uit 2018 was sprake van een groei 13% (zonder maatregelen). Nu staat er weer 22%	De cijfers komen voort uit een verkeersmodel. De cijfers in de mobiliteitsvisie kunnen om meerdere redenen afwijken van eerdere cijfers. Een aantal voorbeelden waarom cijfers veranderen: - In de mobiliteitsvisie hanteren we andere uitgangspunten voor de inrichting van wegen, bijvoorbeeld vanwege meer 30 km/u-wegen. Als gevolg daarvan kan de routing van het verkeer veranderen. - Voor de mobiliteitsvisie hebben we een nieuw verkeersmodel gebruikt, het Groninger Verkeersmodel. Ten opzichte van het vorige verkeersmodel, het Groningen+-model, is fiets en openbaar vervoer toegevoegd. Daardoor hanteren we nu een completer verkeersmodel.	24

zonder de maatregelen. Waarom steeds die wijzigingen?	• We gebruiken de meest recente scenario's uit de 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau aangevuld met recente informatie over ontwikkelingen in onze gemeente op gebied van wonen en werken. • In de mobiliteitsvisie gaan we uit van toekomstjaar 2040 en de Verkenning Mobiliteitstransitie Groningen' uit 2019 had als toekomstjaar 2030.	
Waarom gaat u niet eerst - zoals in het coalitieakkoord staat - de alternatieven uitproberen, en dan pas besluiten tot een autoverbinding?	De tekst uit het coalitieakkoord is: <i>"In dit licht zoeken we naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ). Deze verbinding komt pas in beeld als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen."</i> In het akkoord staat niet alternatieven uitproberen. We hebben deze alternatieven onderzocht en in beeld gebracht in de Verkenning Mobiliteitstransitie Groningen. De alternatieven zijn integraal onderdeel van de mobiliteitsvisie en daarin zijn we gekomen tot een samenhangend verkeerssysteem, waar een wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg door de Oosterhamrikzone onderdeel van uitmaakt	24, 111
Kunnen we een overzicht krijgen van de nominale verschuivingen in autobewegingen?	In het geactualiseerde Addendum Resultaten verkeersmodel en Addendum Verkenning Oosterhamrikzone zijn cijfers opgenomen voor de belangrijkste invalswegen en de wijkuitvalsweg in de Oosterhamrikzone in de verschillende varianten.	24
Er worden veel vragen gesteld over de sociaal economische (toekomstige) opbouw van de wijken en hoe en waar (auto) verkeersstromen wijzigen in verkeersmodellen?	In het oostelijk stadsdeel (binnen de ring) zijn met name de ontwikkelzones Oosterhamrikzone en Eemskanaalzone de gebieden waar de meeste nieuwe woningen en arbeidsplaatsen komen. Dit is ook meegenomen in het verkeersmodel. In het Addendum Resultaten verkeersmodel is opgenomen wat de invloed is van de verschillende maatregelen op de reductie van het aantal autoverplaatsingen.	24
Er zitten grote verschillen tussen verkeersprognoses in de studie van 2018 en de prognoses in de mobiliteitsvisie?	We nemen aan dat u de cijfers uit de 'Verkenning Mobiliteitstransitie Groningen' uit 2019 bedoeld. Zoals hierboven toegelicht kunnen deze cijfers niet onderling met elkaar worden vergeleken.	24
Wat is het effect van geen autoverbinding Oosterhamrikzone en wel een Korreweg fietsstraat?	In de geactualiseerde versie van het Addendum Verkenning Oosterhamrikzone wordt dit effect in beeld gebracht.	24
Het Oosterhamriktracé wordt beschouwd als een nieuwe wijkinprikker, maar het is nog steeds hetzelfde tracé, maar dan met 30 km/h in plaats van 50.	De nieuwe wijkuitvalsweg van huidige en toekomstige oostelijke stadsbuurten naar de oostelijke ringweg is inderdaad nog steeds gedacht op de Oosterhamrikzone Noordzijde. Een nieuwe route waar 30 km/h geldt ten westen van het van Starkenborghkanaal, die vooral een functie vervult voor de directe omliggend buurten. Er ligt wel degelijk een nieuw plan, dat wezenlijk anders is dan in 2018. Dat is nader toegelicht in het Addendum Mobiliteitsvisie, Verkenning Oosterhamrikzone. Er is daarin sprake van één weg voor autoverkeer 30 km/u en niet meer van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u, met daarnaast nog een aparte ventweg. Dat betekent veel minder rijstroken, opstelstroken en andere stenige verharding. Die basisopzet geeft veel ruimte voor flinke verbetering van	111

	leefkwaliteit en openbare ruimte, met mogelijkheden voor een aantrekkelijke, bereikbare en groene kade van het Oosterhamrikkanaal met wandelpaden en daarnaast een aparte hoofdfietsroute. In het addendum zijn inspiratiemodellen getoond van mogelijke inrichtingen, gebaseerd op het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte. Bij de uitwerking hiervan is ook aangesloten op de ambities van bewoners, verwoord in de bewonersvariant Groene Oosterhamrikkade, zoals een groene inrichting en bereikbaarheid van het Oosterhamrikkanaal. De autoverbinding krijgt met 30 km/u een lage snelheid en laat daardoor en door andere maatregelen uit de mobiliteitsvisie ook een veel lagere verkeersdruk zien dan eerder werd berekend.	
In het coalitieakkoord staat dat eerst alle alternatieven onderzocht zouden worden. Als deze niet werken, dan zou het Oosterhamriktracé in beeld komen. Er is door de gemeente geen onderzoek uitgevoerd naar een variant zonder het Oosterhamriktracé.	Dat is niet correct. Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar alternatieven. Hierover is de gemeenteraad op 13 november 2019 per brief geïnformeerd: In de verkenning ‘Mobiliteitstransitie Groningen’ is gekeken naar een autoverbinding in de Oosterhamrikzone in relatie tot de duurzame alternatieven en een verkeerscirculatieplan. Alle denkrichtingen zijn daarom onderzocht met en zonder een autoverbinding in de Oosterhamrikzone. Ook zijn in het Addendum Oosterhamrikzone varianten zonder Oosterhamrikverbinding bij de mobiliteitsvisie meegenomen net als de bewonersvariant Groene Oosterhamrikkade en komt de variant met een knip aan bod.	111
De nut en noodzaak van het Oosterhamriktracé ontbreekt. Uit de visie blijkt dat de alternatieven ontbreken. Ze dragen namelijk bij aan een forse reductie van het verkeer, dus er is geen noodzaak meer voor een Oosterhamriktracé.	Ter onderbouwing van de Mobiliteitsvisie is ook naar het oplossend vermogen van duurzame alternatieven voor de stedelijke mobiliteit gekeken. Geconstateerd is dat zelfs in het scenario waarin maximaal is ingezet op schone en duurzame alternatieven, er sprake blijft van een substantiële hoeveelheid autoverkeer in de oostelijke stadsdelen binnen de ringweg en in de Oosterhamrikzone. Het belang van een ontsluiting van autoverkeer uit de bestaande oostelijke wijken en nieuwbouw, rechtstreeks op de oostelijke ringweg, worden dan ook in de mobiliteitsvisie onderschreven. In de filosofie van de doorwaardbare stad streven we na dat zo min mogelijk autoverkeer door de stad en van de éne wijk via de andere wijk van en naar de ringweg rijdt. Daarom moet iedere wijk een eigen aansluiting op de ringweg hebben. We bieden zo directe verbindingen (relatief korte rijafstanden) naar de ringweg. Vanuit die filosofie willen wij de huidige routes in de oostelijke stadswijken, Europaweg, Damsterdiep/ Rijksweg en Bedumerweg, niet verder belasten met extra autoverkeer maar juist ontlasten en nieuwe ontwikkelingen rechtstreeks verbinden met de ringweg. Een Oosterhamrikverbinding heeft, ook met alle alternatieve maatregelen, een grote meerwaarde in het totale verkeerssysteem om onze doelen uit de mobiliteitsvisie te behalen.	111
In de brief wordt geschreven dat de gemeenteraad besloten heeft voor een auto-ontsluiting. Dat is niet waar, want de raad heeft een ‘what if’ besluit genomen, als er een Oosterhamriktracé komt, dan wordt het de variant ‘splitsing’. Dat er een Oosterhamriktracé moet komen is nooit besloten.	In het Addendum Mobiliteitsvisie, Verkenning Oosterhamrikzone (bijlage 1) is dit nader toegelicht. In 2016 werd een principebesluit genomen. De raad erkende de uitkomst van het onderzoek ten aanzien van noodzakelijkheid van een nieuwe verbinding en besloot daarop om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg uit te werken. Die uitwerking leidde tot besluitvorming in 2018 over de Splittingsvariant. Daarbij werden meerdere moties aangenomen waarin werd verzocht om een nieuw gemeentelijk verkeerscirculatieplan en alternatieven voor een Oosterhamriktracé te onderzoeken. De uitkomst daarvan heeft geleid tot deze nieuwe Mobiliteitsvisie.	111

	Het is correct dat er geen definitief besluit is genomen over de fietsstraat Korreweg. De raad is nadien op verschillende momenten geïnformeerd, maar een nieuw besluit is niet genomen. Dat gebeurt met deze mobiliteitsvisie. Op deze manier kan de gemeenteraad een integraal besluit nemen.	
We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid van de busbaan door de E. Thomassen á Thuessinklaan en de Vinkenstraat. De straten in deze woonwijk zijn zo smal dat de door de gemeente aangegeven voorwaarden (meer ruimte voor groen en een verbetering van de directe woonomgeving) hier verre van haalbaar zijn.	Om antwoord op deze twijfels te kunnen geven, hebben we voor deze straten een inspiratiemodel uitgewerkt, gebaseerd op het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte. Die modellen laten zien dat een autoluwe woonstraat met verblijfskwaliteit, ontmoeting en groen kan worden ontworpen en waarin ook de busroute een vrije ruimte binnen het straatprofiel kan krijgen. Deze modellen (nog geen ontwerpen) en de uitleg daarbij zijn opgenomen in het Addendum Mobiliteitsvisie, Verkenning Oosterhamrikzone.	111
Met behulp van verkeerskundige expertise moet uitgewerkt worden hoe deze en meer benodigde aansluitingen vorm moeten krijgen, met de vraag of en waar daarbij gebiedsontsluitingswegen c.q. verbindingswegen een rol moeten spelen en de vraag of rotondes zijn voorzien en in te passen en zo ja, wat daarvan dan de consequenties zijn voor de gebiedsinrichting en de infrastructuur. Een precies plaatje daarvan ontbreekt nog.	In de projecten, bestaand of die voortvloeien uit de mobiliteitsvisie, in de Oosterhamrikzone, Korreweg, Ulgersmaweg etc. is de uitwerking van de kruispunten een belangrijk onderdeel. Het functioneren van de wegen en de verkeersveiligheid is juist op deze plekken van groot belang. Zoals in alle gemeentelijke (verkeers)projecten zetten we daarvoor verkeerskundige expertise in.	85
Langere delen 30 km/u op de weg rond Lewenborg.	De Lijzijde maakt onderdeel uit van de dragende OV structuur. Op deze lijnen zijn snelheid en betrouwbaarheid van de bus van belang. Dat is de reden dat de Lijzijde in de mobiliteitsvisie, met uitzondering het gedeelte bij het winkelcentrum, 50 km/u is.	51
De fietsroute die Ten Boer met de stad verbindt gaat dwars door Lewenborg. Bij de kruising met de Lijzijde wordt het zicht gehinderd door houten bakken.	De melding is doorgegeven aan stadsbeheer.	51
Op de Pop Dijkemaweg rijdt veel wijkvreemd verkeer naar de Ulgersmaweg. Realiseer op de Pop Dijkemaweg een knip en om sluipverkeer te voorkomen ook een knip op de kruising	Wij zien de Pop Dijkemaweg en Ulgersmaweg op termijn veranderen in een 30 km/u weg, ook in relatie tot de herontwikkeling naar woningbouw op de langere termijn. Het eerste deel vanaf de Damsterdiep is recentelijk ingericht als 30 km/u. In de mobiliteitsvisie willen we voor de hele gemeente dat het verkeer zo snel mogelijk naar de ringweg rijdt en niet dwars door de wijken. Met meer 30 km/u maken we het voor dit doorgaande autoverkeer	60, 82

Speenkruidstraat/Kamilleweg met de Stadsweg verderop in de wijk.	minder aantrekkelijker. En lagere snelheden draagt bij aan de verkeersveiligheid. Op een aantal plekken is 30 km/u niet voldoende en stellen we een knip voor. Op Pop Dijkemaweg zien wij op voorhand geen reden om te knippen. Mocht op termijn de invoering van 30 km/u niet voldoende zijn dan is een knip altijd nog te overwegen, mits dit geen negatieve gevolgen heeft voor de stedelijke bereikbaarheid of de leefkwaliteit in andere straten in de wijk. Overigens een knip bij de oversteek van de Stadsweg bij de Speenkruid – Kamilleweg zien wij alleen noodzakelijk in combinatie met een knip in de Pop Dijkemaweg/Ulgersmaweg om een sluiproute te voorkomen. De oversteek voor het autoverkeer is dusdanig ingericht dat de fietsers voorrang hebben en het voor het autoverkeer een onaantrekkelijke route is.	
Groningen West		
het toekomstige wegprofiel bij station Suiker, waarbij auto's en dus ook de bus te gast is, een profiel zoals de Meeuwerderweg, is onverstandig. Voor transit oriented development is het creëren van hoogwaardige Openbaar vervoer en OV knooppunten belangrijk.	Op dit moment wordt gewerkt aan de planontwikkeling voor station Suiker en de directe omgeving inclusief de wijze waarop stedelijk OV hier aanlandt. In het netwerk van de doorwaadbare stad geven wij aan dat er op plekken waar sprake is van veel reuring bijvoorbeeld door winkels of onderwijs, de zogenaamde belevingsplekken, de auto's maar ook het OV over korte lengte snelheid kan inleveren. De directe omgeving van Suiker is naar verwachting zo'n omgeving.	95
Een tunnel is nodig voor spoorwegovergang Peizerweg	De spoorwegovergang Peizerweg kan wanneer daar substantieel meer treinen passeren, bijvoorbeeld als gevolg van de Lelylijn, niet meer gelijkvloers blijven. Eerdere verkenningen leren dat een ongelijkvloerse kruising mogelijk alleen past voor fietsverkeer. Dit betekent dat de overgang afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer en dat de Peizerweg tussen het spoor en de Paterswoldseweg een verkeersluw karakter krijgt. Dit past ook in de filosofie van de doorwaadbare stad.	3
Het sluiten van de gelijkvloerse spoorwegovergang Peizerweg en het maken van een autoknip aldaar, is voor de Buitenhof een erg negatieve omstandigheid, een aderlating, zolang Suikerzijde en Suikerzijde-Zuid infrastructureel niet tot ontwikkeling zijn gebracht en de tunnel onder station Suikerzijde voor de auto nog niet functioneel is.	Het sluiten van de spoorwegovergang Peizerweg gebeurt wanneer dit nodig is vanuit de spoorse activiteiten, zoals spoorverdubbeling of hogere frequentie van treinen door bijvoorbeeld de Lelylijn. Dit zijn projecten die niet van vandaag op morgen zijn geregeld. De sluiting van de Peizerweg speelt dus niet op korte termijn. Dit alles gebeurt ook in samenhang met de ontwikkeling van Suikerzijde. In de planning zal ook aandacht zijn voor de tijdelijke bereikbaarheid van de betreffende gebieden tijdens de verschillende bouwfaseringsen.	97
De Hoendiepsbrug moet niet opengesteld worden voor autoverkeer.	In het toekomstbeeld staat een autoverbinding naar het Hoendiep opgenomen. Deze verbinding wordt alleen gemaakt indien de spoorwegovergang Peizerweg voor autoverkeer sluit en is bedoeld ter ontsluiting van de wijk zelf. Wij verwachten geen wijkvreemd verkeer op deze verbinding. Wanneer dit te zijner tijd speelt vindt er nog nader	36, 41, 53

	onderzoek en gedetailleerde uitwerking plaats. Bij die uitwerking is het kruisen van de nieuwe fietsverbinding vanuit Suikerzijde naar de binnenstad een belangrijk aandachtspunt.	
Verkeer op Hoendiep en Admiraal de Ruyterlaan neemt met verbinding met Hoendiep flink toe. De maximale snelheid moet daarom verlaagd worden naar 30 km/h	Het Hoendiep is een aanrijroute voor de binnenstad vanaf de westelijke ringweg. Daarmee heeft het een belangrijke functie in het verkeerssysteem van de stad en de bereikbaarheid van de binnenstad. Het vormt een ‘tenzij’ op de 30 km/u norm en blijft 50 km/u. Admiraal de Ruyterlaan takt dan weliswaar aan op het Hoendiep maar is een woonstraat en blijft 30 km/h.	41
De maximale snelheid op de Eendrachtskade en de Aweg moeten 30 km/h worden.	Wij hebben het heroverwogen en gaan mee in het voorstel om de Eendrachtskade en de Aweg 30 km/u buurtstraat te maken gezien de ligging zo dicht tegen de binnenstad aan. Buurtstraat betekent dat de weg een verzamelfunctie heeft voor verkeer maar de snelheid van het autoverkeer lager is dan we voorheen vanzelfsprekend vonden bij dit soort verzamelwegen. De kansen voor het verbeteren van de leefkwaliteit voor buurtstraten zijn in beeld gebracht in de Leidraad openbare ruimte. De Aweg is hierin als mogelijke iconische plek verkend.	54
Het kruispunt Aweg-Eendrachtskade-Hoendiep neemt toe aan intensiteit en is bestempeld als problematisch kruispunt. De verbetering van het kruispunt moet prioriteit hebben in de uitvoeringsagenda	De Aweg en Eendrachtskade zijn in de definitieve mobiliteitsvisie nu buurtstraat met 30 km/u. Dit biedt mogelijk ook kansen voor een andere inrichting van dit kruispunt. Bij een herinrichting te zijner tijd kan het kruispunt Aweg-Eendrachtskade-Hoendiep worden meegenomen. De visie ligt nu voor ter besluitvorming. Een uitvoeringsprogramma volgt nog. Over prioritering daarbinnen kunnen we nu nog niets zeggen.	54
Hoendiep is verbindingsweg/ aanrijroute tot net voorbij de kruising met de Diamantlaan. Dat impliceert een hoofdrijroute dwars door Vinkhuizen (over de Diamantlaan en Siersteenlaan), in plaats van over Hoendiep en dan de Johan van Zwedenlaan. Dit is onwenselijk.	Op de kaart “30 tenzij” lijkt dit het geval te zijn, maar dit komt omdat op deze kaart alleen de wegen binnen de bebouwde kom staan. Een deel van het Hoendiep en de Johan van Zwedenlaan liggen buiten de bebouwde kom (60 km/u) en staan daarom niet op deze kaart. Dit geeft een vertekend beeld van de verkeersstructuur. Op de kaart “Doorwaadbare stad” staat het Hoendiep en Johan van Zwedenlaan wel duidelijk met een ontsluitende functie naar de ring en de A7 voor dit deel van de stad.	101
We vinden het bijzonder dat de Hoendiep 50 km/h behoudt. De route is grotendeels 60 km/h. Maar ook wij zien graag een volledige verandering naar 50 km/h.	Een gedeelte van het Hoendiep en de Johan van Zwedenlaan is buiten de bebouwde kom en 60 km/u. Daarom zijn ze niet op alle kaarten te zien. Het Hoendiep (binnen de ring) is een aanrijroute voor de binnenstad vanaf de ring. Het Hoendiep en de Johan van Zwedenlaan vormen verbindingswegen in het gebied en verbinden verschillende wijken met elkaar. Ook de nieuwe wijk Suikerzijde ontsluit in de toekomst op deze wegen. In de mobiliteitsvisie wordt uitgegaan van de huidige komgrenzen en daarmee ook de huidige snelheden op het Hoendiep. Vanuit de mobiliteitsvisie zien we geen aanleiding om dit te wijzigen.	101
Het is goed de Westelijke Rondweg tussen Hoogkerk en Westpoort, ook gemotiveerd vanuit logistieke stromen naar de suikerbietenfabriek, erin staat. Zorgelijk is dat	De rondweg is op de (lange) termijn een meerwaarde in de ontsluiting en bereikbaarheid van het groeiende stadsdeel West en dient meerdere doelen. Eén daarvan is een oplossing bieden voor de logistieke aanrijroutes naar de Suikerfabriek. Op dit moment is alleen dit doel ons inziens nog onvoldoende in relatie tot de hoge kosten. Daarmee is nu al financiële dekking niet opportuun. In afstemming met Cosun Beet Company onderzoeken we de mogelijkheden.	97

er geen middelen zijn. Komende gemeentelijke begrotingen moeten die er komen, zeker omdat Cosun Beet ook wil bijdragen.	De financiële haalbaarheid is afhankelijk van niet alleen de gemeentebegroting maar ook van bijdragen van hogere overheden en in welke mate Cosun Beet Company bijdraagt. De ruimtelijke reservering in de bestemmingsplannen voor de rondweg Westpoort blijft in ieder geval behouden.	
Verlaag de maximale snelheid op de Zuiderweg in Hoogkerk over een langer stuk dan weergegeven op de kaart op pagina 12	De school De Wingerd (ter hoogte van de Robin Group) is de aanleiding geweest om de snelheid op de Zuiderweg op een langer stuk te verlagen. Over nog langere lengte de snelheid verlagen is niet wenselijk, omdat de Zuiderweg een wijkuitvalsweg is van Hoogkerk naar de A7. In onze filosofie stroomt hier het verkeer vlot door en willen we op het traject vanaf school De Wingerd (ter hoogte van de Robin Group) naar de A7 dan de maximale snelheid van 50 km/h behouden. De precieze begrenzing waar 30 km/u begint en eindigt wordt te zijner tijd bepaald bij de uitwerking.	97
Een tijdelijke knip is nodig in de nieuwe ontsluitingsweg door De Held III ter hoogte van het schoolgebouw wanneer deze wordt aangelegd voor de upgrade van de Westelijke Ringweg.	In de mobiliteitsvisie hebben we het eindbeeld van het netwerk over 20 jaar in beeld gebracht. Wanneer wat uitgevoerd wordt, is nog niet bekend en of er dan tijdelijke maatregelen nodig zijn ook nog niet. Dit wordt verder duidelijk in het uitvoeringsprogramma, wat volgt na de vaststelling van de mobiliteitsvisie en in de uitwerking in de projecten.	97
Door het bebouwen van de ACM-locatie lijkt een nieuw station Friesestraatweg ter hoogte van het Woldringcomplex onmogelijk. Hoe moet deze daar ingebouwd worden?	Op de kaart is het symbool van dit station per abuis te veel naar het noorden ingetekend. In de nieuwe kaart is de indicatie voor een station direct ten zuiden van de Friesestraatweg gelegd. Ook daar merken wij op dat het deze positie globaal en indicatief is.	101
De stelling dat de Westelijke ringweg op de huidige tracé en niet op nieuwe tracés gerealiseerd gaat worden is gewaagd. De provincie heeft daar nog niet mee ingestemd.	De provincie heeft eerder besloten dat het zoekgebied zich op bestaande tracé richt. De redenen voor dit besluit is dat een weg buiten de stad weinig effectief en duur is.	101
De ambitie om de leefkwaliteit rond Ring West te verbeteren wordt op geen enkele wijze vertaald in de visie.	De omgebouwde ring west zorgt voor andere verkeersstromen in de wijk en het vervallen of verplaatsen van aansluitingen. In de mobiliteitsvisie wordt de ombouw van de ring in een breder perspectief geplaatst om op stedelijk niveau een logisch verkeerssysteem te krijgen. Zo worden er ook wegen toegevoegd die de Siersteenlaan moeten ontlasten. Juist door een goed functionerende ringweg willen we bereiken dat de leefbaarheid in de wijken verbeterd wordt. Dat betekent meer verkeer via de ringweg en minder dwars door de stad en wijken. De wijken worden aangesloten op de ring en wijkverkeer moet zich verder verdelen door de wijk. Dit wijkverkeer zal in Vinkhuizen door de aanpassingen van de aansluitingen anders gaan stromen. Voor het project ring west staat de leefkwaliteit hoog in het vaandel om de leefbaarheid rondom de ring te verbeteren, waaronder de barrièrewerking te slechten en wijken weer met elkaar te verbinden. De concretisering hiervan vindt plaats binnen het project Ring West Verbindt.	101
Landelijk gebied		

Versnel de plannen voor rondweg Ten Post en Ten Boer. Er wordt geen stappenplan of agenda gegeven	In de visie zijn beide onderzoeken benoemd. Hoe en in welke volgorde wij uitvoering geven aan alle voorstellen in de mobiliteitsvisie, nemen we op in uitvoeringsprogramma's. Op het moment kunnen we dus nog niet concreet aangeven wanneer verdere stappen worden genomen in planvorming.	58
De beoogde rondweg om Ten Boer loopt door het woon/werkgebied wat heeft het voor gevolgen voor het huidige gebied Woldwijk en de coöperatie en huidige bewoners daar? En insprekers vragen naar een integrale visie voor wonen, verkeer, leefbaarheid, veiligheid voor heel Ten Boer. Hoe gaat zich dit alles ontwikkelen?	In de visie is opgenomen dat wij samen met de provincie een onderzoek willen doen naar de mogelijkheden voor het realiseren van een nieuwe verbinding om het dorp heen. Een dergelijke verbinding kan de verkeersdruk in Ten Boer zelf ontlasten. Op dit moment is geen concreet tracé in beeld. Of, en op welke wijze, een mogelijke rondweg in te passen is en op welke wijze het geïntegreerd wordt met bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen is juist onderdeel van dit onderzoek. Het onderzoek heeft in eerste instantie een verkennend karakter. Zoals een mogelijke toekomstige ontwikkeling van de volgende fase Dijkshorn, dat ligt ten noordwesten van de Stadsweg en ook wel Woldwijk genoemd. Bij het verkennen van de mogelijkheden voor deze verbinding betrekken wij inwoners en andere partijen in een vroegtijdig stadium.	87
Stel een verkeersplan op voor het hele gebied Meerstad, Eemskanaal en Middel- en Engelbert.	Een aantal jaren geleden zijn Middelberterweg en Engelberterweg aangepast naar 30 km/u. Destijds is daar waar mogelijk de komgrens verplaatst en daar waar mogelijk 30 km/u ingevoerd. Voor de wegen in de dorpen zetten we in de Mobiliteitsvisie in op 30 km/u, tenzij de afstand van de bebouwing tot de weg of de afstand tussen de bebouwing onderling groot is. Op de genoemde wegen is dit al gebeurd en zien wij vanuit de Mobiliteitsvisie geen aanleiding hier anders mee om te gaan. Daarnaast blijven het dorpswegen, waar ook bedrijfsverkeer (soms ook zwaarder verkeer) op zit, waarom bijvoorbeeld hoge drempels niet wenselijk zijn vanwege trillingen. Het doodlopend maken van de Middelberterweg is niet mogelijk, want er is een verbinding nodig anders dan de Olgerweg, omdat deze een hoogtebeperking heeft. Berekeningen laten zien dat door de ontwikkelingen in de Eemskanaalzone de verkeerintensiteiten in de MEER-dorpen niet enorm toenemen. De toename is beperkt als gevolg van het realiseren van een nieuwe verkeersstructuur. Deze routes om de MEER-dorpen heen zijn korter, sneller en rechtstreekser. Daardoor is de kans op sluipverkeer klein. Door de aanleg van de Meerstadlaan en de knip in de Driebondsweg verdwijnt al op korte termijn de sluiproute tussen Ruischerbrug en het bedrijventerrein Zuidoost via de Middelberterweg en de Olgerweg. Met dit alles zien wij geen aanleiding voor nieuw verkeersplan voor dit gebied.	78
Wij zijn bereid in gesprek te gaan over rondwegen rond dorpen ook in het kader van de vraag voor welke wegen de provincie in de toekomst wel en niet de verantwoordelijkheid draagt.	We nemen er kennis van.	106
Binnenstad		
De visie betoogd dat bezoekers aan de randen van de (binnen)stad hun auto moeten parkeren. Zo wordt het al oude voornemen de	In 1977 is er een rigoureuze keuze gemaakt om doorgaand autoverkeer uit de binnenstad te houden. Maar ook in de decennia erna hebben wij stap voor stap op steeds meer plekken in de binnenstad auto- en recentelijk busverkeer verder geweerd en meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. In de binnenstad is het aantal	55, 83

centrumgarage te sluiten voor bezoekers herhaald. Waarom wordt straatparkeren in de binnenstad voor bezoekers niet verboden en knips in de binnenstad gemaakt zodat kiss en ride ritjes tot diep in de binnenstad niet meer kunnen? Een vaak geopperd idee vanuit de bewoners?	parkeerplaatsen gedaald. Bovendien hebben we veel ingezet op P+R om zo binnenstad bezoekers met de auto al aan de rand van de stad af te vangen. En in de mobiliteitsvisie bekrachtigen wederom de keuze om de Centrumgarage, de diepst in de binnenstad liggende verkeersaantrekker, te sluiten voor bezoekers. Ook hanteren we forse bezoekerstarieven voor (straat)parkeren. Nu al komen verreweg de meeste binnenstadsbezoekers niet met de auto naar de binnenstad. Daarentegen sluiten wij niet onze ogen voor dat autobereikbaarheid een niet verwaarloosbare rol speelt voor onze binnenstadseconomie. In die balans brengen wij de autobereikbaarheid van de binnenstad verder terug maar is volledige uitsluiting vooralsnog niet aan de orde.	
Nieuwe Ebbingestraat ontbreekt in de opsomming met buurtstraten	De Nieuwe Ebbingestraat is inderdaad als toekomstige buurtstraat aangewezen. We nemen deze op in de opsomming.	80
De rotonde Rodeweg – Boterdiep blijft onduidelijk en onoverzichtelijk ook met 30 km/u. Fietzers vanaf de Bloemsingel weten niet hoe zij het Noorderplantsoen moeten bereiken	Wij herkennen dit probleem. De rotonde Rodeweg – Boterdiep is een complex punt waar veel verkeersstromen bij elkaar komen en elkaar kruisen. Door de snelheid te verlagen ontstaan er mogelijkheden om de straat anders in te richten. Zodra we dit knooppunt herinrichten nemen we alle verkeersstromen daar in mee. Een verandering is in ieder geval dat de bus op termijn niet meer vanuit dit kruispunt de Korreweg zal inrijden. We streven er naar de verkeerssituatie minder complex, veiliger en overzichtelijker te maken voor alle verkeersdeelnemers.	80
Inspreker biedt aan om mee te denken over de toekomst van de rotonde Rodeweg- Boterdiep	In de visie zien we meerdere plekken in onze gemeente waar we denken met een andere positie en snelheid voor de auto leefkwaliteit te kunnen verbeteren. Daarmee agenderen wij dit soort locaties. We hebben diverse van dit soort ambities waar we stap voor stap ook financiering voor moeten vinden. Voorlopig is er nog geen sprake van project voor rotonde Rodeweg- Boterdiep. Zodra dat aan de orde is gaan we ook in gesprek met de omgeving.	93
Sta naast bussen ook auto's toe op de Kolendrift	De Kolendrift vormt een belangrijke verbinding voor de bus tussen het nieuwe busstation UMCG-noord en het Noorderstation-noordelijke wijken-Zernike. Doorstroming en betrouwbaarheid voor de bus zijn belangrijk, ook op de Kolendrift. Het autoverkeer willen we zoveel mogelijk weren uit de binnenstad. We hebben aanrijroutes naar de binnenstad vanaf de ring naar de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. De Kolendrift vormt hier geen schakel in, want de Boterdiepgarage is vanaf het Boterdiep en de Vrydemalaan bereikbaar. Daarnaast vormt de Diepenring in de toekomst geen ring meer. Indien in de Diepenring wordt geknipt, dan willen we voorkomen dat er vlakbij een nieuwe ring ontstaat, daarom wordt ook de Bloemstraat geknipt en behouden we de Kolendrift alleen als openbaar vervoer- en fietsroute.	11

Onderwerp: Snor- en bromfietsen		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Fossiele brandstof scooters zorgen voor overlast door lawaai en uitstootgassen. Het tegengaan van vervuilende brom- en snorfietsen wordt toegejuicht. Maar leidt tot	Vanaf 2025 mogen er in Nederland geen nieuwe snorfietsen verkocht worden die op benzine rijden. Het streven is om vanaf 2030 ook de verkoop van bromfietsen op benzine te verbieden. Snorfietsen, brommers en scooters op benzine rijden daarna uiteraard nog wel rond maar langzaamaan verdwijnen deze voertuigen uit het straatbeeld. Wij proberen daar zelf binnen de gemeente Groningen een versnelling aan te geven. Onlangs heeft de raad besloten om	2, 5, 9, 23, 26, 48, 80

verschuiving en dus toename vervuilend scooterverkeer in de aangrenzende wijken? En kunnen parken niet worden gevrijwaard van vervuilende scooters?	snorfietsen met een verbrandingsmotor niet langer toe te staan op 43 kilometer solitaire fietspaden in de gemeente Groningen. Het gaat daarbij vooral om fietspaden in parken en ander groen. Voor elektrische snorfietsen verandert er niets. Daarnaast is het een nadrukkelijke wens om vervuilende brom- en snorfietsen niet langer toe te staan in de binnenstad. Het blijkt niet haalbaar om brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor op korte termijn te weren uit de hele binnenstad, maar kunnen wel in bepaalde straten brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor worden geweerd. De komende tijd maken we hiervoor een concreet voorstel. Het gaat dan vooral om straten die veel gebruikt worden door fietsers en voetgangers. De mobiliteitsvisie is op het onderdeel over verbieden tweewielers op fossiel brandstof geactualiseerd.	
Maak een uitzondering bij het verbod op fossiele brandstof bromfietsen voor oldtimers en klassiekers.	De maatregelen zijn gericht op de massa van reguliere en dagelijks te gebruiken voertuigen. De positie van de bijzondere vervoersmiddelen in het kader van de ambitie om per 2035 in zijn geheel zero-emissie te zijn wordt te zijner tijd nader uitgewerkt.	28, 76
Fossiele brandstofscooters moeten toegestaan blijven, want niet iedereen kan fietsen of lopen of kan een elektrische scooter betalen	Vanaf 2025 mogen er in Nederland geen nieuwe snorfietsen verkocht worden die op benzine rijden. Het landelijke streven is om vanaf 2030 ook de verkoop van bromfietsen op benzine te verbieden. Snorfietsen, brommers en scooters op benzine rijden daarna nog wel rond, maar verdwijnen langzaam uit het straatbeeld. Wij proberen daar zelf binnen de gemeente Groningen een versnelling aan te geven. Recent hebben we besloten om op 43 kilometer fietspad in de gemeente snorfietsen die op fossiele brandstof rijden te verbieden. Dit willen we ook gaan doen voor diverse straten in de binnenstad. Verdergaande maatregelen zoals het instellen van een verbodzone van tweewielers op fossiele brandstof zijn te complex om in te voeren maar hebben zeker onze aandacht. Scooterrijders worden dus niet over één nacht ijs geconfronteerd met een verbod overal in de gemeente.	29, 72, 76
Waar komen de brommers in de fietsstraten?	In fietsstraten zullen fietsers, snorfietsen, auto's en bromfietsen in principe allemaal gebruik maken van dezelfde rijbaan.	5

Onderwerp: Fietsen		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Een fietspad tussen het Jaagpad en de Zonnelaan langs de Noordelijke Ringweg is niet wenselijk. De groenvoorzieningen, de biodiversiteit en de leefkwaliteit moeten hier gewaarborgd worden. Ook is er geen noodzaak vanuit verkeer.	Een van de ontbrekende schakels in ons hoofdfietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg tussen Park Selwerd en het Jaagpad. De aanleg ervan leidt in combinatie met het Blauwbrugje in 2012 en het onlangs in gebruik genomen fietspad tussen Iepenlaan en Park Selwerd tot een uitstekende fietsroute tussen diverse stadswijken (Oosterparkwijk, Korrewegwijk, De Hunze, Beijum en Lewenborg), P+R Reitdiep, Zernike Campus en het UMCG. In 2016 heeft de gemeenteraad het voorkeurs tracé voor het gehele fietspad tussen het Jaagpad en de Iepenlaan vastgesteld. Tijdens de uitwerking van het definitief ontwerp bleek dat er zich op het tracé van het fietspad een hoofdwaterleiding bevindt. De aanleg van het fietspad betekende dat de waterleiding vervangen moest worden en dus een forse kostenstijging. Gekozen is de aanleg van het gehele fietspad gefaseerd uit te voeren en te beginnen met de aanleg van een fietspad tussen de Iepenlaan en Park Selwerd. En de aanleg van een fietspad tussen Jaagpad	59, 66, 67, 69, 71, 75

	en Park Selwerd voorlopig uit te stellen. Gevolg daarvan was dat deze ontbrekende schakel is opgenomen in het door de raad vastgestelde Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022. Vooralsnog is voor de aanleg van dit fietspad geen financiële dekking. Bij de recente reconstructie van het kruispunt Noordelijke Ringweg-Zonnelaan en de plaatsing van verkeerslichten is al wel rekening gehouden met de aanleg van dit toekomstige fietspad.	
Het stimuleren van fietsverkeer mag niet ten kosten gaan van spaarzaam groen langs het Aquamarijnpad	We zijn bezig met de plannen voor De Held III, inclusief een nieuwe noord-zuidroute met fietsinfrastructuur. De wijze waarop we dit aansluiten op Vinkhuizen (via Aquamarijnpad, Siersteenlaan) is onderwerp van nadere studie. Wij zullen de nieuwe infrastructuur op een zorgvuldige manier inpassen in de omgeving.	101
Overlast bij fietsparkeren in het centrum en in de wijken moet harder aangepakt worden; zorg voor minder zwerffietsen.	De fiets is een belangrijk en succesvol vervoermiddel in Groningen. De keerzijde van het succes is dat vooral in de binnenstad en de schilwijken dit ook leidt toch grote druk van rijdende en gestalde fietsen op de openbare ruimte. Het zorgt voor overlast, ergernis en hinder. Dit staat haaks op de ambities die we hebben voor de leefkwaliteit en de toegankelijkheid van de binnenstad. Waar het nodig is grijpen we in en maken heldere (ruimtelijke) keuzes. Dit betekent niet dat bestemmingen niet meer per fiets bereikt kunnen worden, wij koesteren immers dat zoveel mensen in Groningen fietsen, maar wel dat de fiets op drukke plekken en momenten vaker te gast is of iets om moet rijden of iets verderop moet parkeren. We hanteren een 3 sporen aanpak: 1. Voorzieningen op orde: het zorgen voor voldoende capaciteit. Met de opening van fietsenstalling Nieuwe Markt (2019) en straks Grote Markt hebben we binnenkort uitstekende voorzieningen in Binnenstad Oost (Grote Markt/Nieuwe Markt/uitgaansgebied Poele- en Peperstraat). Ook in binnenstad Zuid en West zijn we op zoek naar dergelijke grootschalige parkeervoorzieningen. 2. Gedragsbeïnvloeding: het aansporen van fietsers om hun fiets beter te stallen op daarvoor bedoelde plekken (fietsstewards, campagnes Fietsstad050, etc.). We zien dat de gerichte inzet van fietsstewards en communicatiecampagnes leidt tot gedragsverandering. Dit zetten we dan ook voort. 3. Handhaving op fout gestalde fietsen of maximale parkeerduur indien nodig. Sinds eind 2020 handhaven we op maximale fietsparkeerduur in de schilwijken en in de binnenstad. Hiermee kunnen we in de fietsenrekken en op straat ruimte vrijspelen die nu zijn ingenomen door fietswrakken en dergelijke. Uit evaluatie blijkt dat deze vorm van handhaving succesvol is: we hebben al enkele duizenden fietsen verwijderd wat direct resulteerde in meer capaciteit en minder overlast. Deze vorm van handhaving gaan we de komende jaren dan ook voortzetten. Rond de Nieuwe Markt/ Poelestraat/ Peperstraat geldt sinds september 2019 al een fietsparkeerverbod waar op wordt gehandhaafd omdat we daar beschikken over een nieuwe fietsenstalling met voldoende capaciteit (onder het Forum). Dit is straks ook de bedoeling rond de Grote Markt als de stalling Grote Markt (onder de oude V&D) open gaat. En we nemen de nuttige lessen mee uit de corona periode dat we extra streng handhaafde op fout gestalde fietsen.	8, 63, 83

	Belangrijk hierbij is dat we deze volgorde aanhouden: handhaving terwijl er onvoldoende voorzieningen beschikbaar zijn is juridisch namelijk niet houdbaar en ook niet verkoopbaar naar onze bewoners.	
Strikter toezicht op het fietsparkeren door: 1) periodiek ‘opschonen’ van plaatsen met teveel fietsen en het stellen en handhaven van een maximale termijn van stallen; 2) intensief verwijderen van weesfietsen alvorens parkeerplaatsen op te offeren; 3) ruimere invoering van vergunningsregels voor de exploitatie van huurfietsen; 4) verdergaand verbod op gestalde brommers, scooters en fietsen voor deelmobiliteit of van (bezorg)bedrijven.	Zie de bovenstaande drie sporen aanpak voor de wijze waarop de gemeente omgaat met handhaven en verwijderen van fietsparkeren. Voor deelscooters gelden inmiddels strenge regels over waar ze wel en niet gestald mogen worden en hoe die bedrijven ervoor zorgen dat klanten de scooter netjes en sociaal parkeren.	83
Er moeten meer fietsparkeerplaatsen komen. Met name in de binnenstad. Autoparkeerplaatsen omvormen naar fietsenplaatsen is een goed idee. Voor personen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen, moet iets verzonnen worden om korte tijd voor een winkel te mogen stallen.	Vooraf in de binnenstad hebben we een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Op straat is er te weinig ruimte om dit te faciliteren. Dit willen we oplossen door het toevoegen van inpandige fietsenstallingen (ondergronds en/of in bestaande panden), denk aan fietsenstalling Nieuwe Markt en straks Grote Markt. Dan hebben we uitstekende stallingsvoorzieningen voor het gebied Grote Markt/ Nieuwe Markt/ Poele- en Peperstraat. In binnenstad Zuid en West zijn we nog op zoek naar dergelijke voorzieningen. Dit is geen oplossing voor kort fietsparkeren (bijvoorbeeld supermarkt of apotheek). Stallen op straat blijft nodig ook voor minder mobiele doelgroepen. We zullen de tekst in de mobiliteitsvisie hieromtrent verduidelijken en aanscherpen.	63, 88
Het voorstel om fietsparkeren op te lossen in zijstraten van het winkelgebied tekent het gebrek aan aandacht voor binnenstadbewoners. Dat zijn straten waar wordt gewoond. Hetzelfde geldt voor het opheffen van (bewoners)parkeerplaatsen om fietsenrekken te plaatsen voor bezoekers.	We stellen in de mobiliteitsvisie niet voor om fietsparkeren van het kernwinkel gebied op te lossen in de woonstraten van de binnenstad. Natuurlijk zoeken we naar locaties waar verantwoord fietsenstalling bij geplaatst kunnen worden. En in sommige gevallen loont het om dichtbij de problematiek een parkeerplaats daarvoor om te zetten. Als we stallingscapaciteit toevoegen, mag dat niet ten koste gaan van de openbare ruimte. De oplossing voor het tekort aan fietsparkeerplaatsen voor het kernwinkelgebied zit in hoofdzaak in het realiseren van grootschalige, hoogwaardige parkeervoorzieningen vergelijkbaar met Nieuwe markt en (binnenkort) Grote Markt.	55, 83
Wat wordt bedoeld met fietsparkeernormen voor nieuw- en verbouw?	Op 6 juli jl. zijn voor de gehele gemeente fietsparkeernormen vastgesteld door het college (Beleidsregel Parkeernormen 2021). We hadden als gemeente al wel een leidraad fietsparkeren, maar deze normen waren tot op heden niet handhaafbaar. Dat is met het vaststellen van de Beleidsregel Parkeernormen 2021 veranderd: we kunnen nu dwingender sturen en vergunnen. In de Beleidsregel is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen voor de fiets minimaal nodig zijn voor nieuw- en verbouwinitiatieven (waarvoor een omgevingsvergunning nodig is). Ook wordt als eis gesteld dat het fietsparkeren bij nieuw- en verbouwinitiatieven op eigen terrein moet worden opgelost	80

	en niet in de openbare ruimte. Deze Beleidsregel biedt ons een handvat om handhavend op te treden wanneer te weinig fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Deze parkeernormen moeten worden geregeld in een bestemmingsplan. Dit zal binnenkort plaatsvinden door het geldende bestemmingsplan Facetherziening Parkeren en de geldende beheersverordeningen (in Haren) te herzien (vaststelling vindt plaats door de gemeenteraad).	
Inpandig fietsparkeren is een probleem voor minder mobiele mensen.	De grootschalige fietsenstallingsvoorzieningen gericht op (middel)lang stallen zijn geen oplossing voor kort fietsparkeren (bijvoorbeeld supermarkt of apotheek). Stallen op straat blijft nodig ook voor minder mobiele doelgroepen die misschien dan ook langer stallen.	102
Fietsparkeren op straat moet mogelijk blijven en inpandig fietsparkeren moet gratis blijven.	Onze beleidslijn is dat de fietsenstallingen gratis zijn.	102
Fietsers naar en door de binnenstad hoeven niet altijd de kortste route te krijgen als dat in strijd gaat met de leefbaarheid van de voetganger	Wel moeten we ons blijven realiseren dat fietsroutes van belang zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad zelf per fiets, maar ook onderdeel zijn van het stedelijke fietsnetwerk. Fietsers die van A naar B fietsen, zonder eindbestemming in de binnenstad, fietsen nu eenmaal ook (deels) door de binnenstad. Inderdaad proberen we doorgaande fietsers zoveel mogelijk om leiden om de binnenstad heen via bijvoorbeeld de Diepenring en de singels. Zeker op drukke momenten zoals zaterdagmiddag. Tevens zetten we sterk in op goede alternatieve routes in de binnenstad zelf. Deze routes kunnen tijdens drukke momenten ingezet worden om het voetgangersgebied zoveel mogelijk te ontlasten van fietsverkeer. Voor wat betreft de Diepenring is daarbij inderdaad van belang dat deze zo fietsvriendelijk (aantrekkelijk, comfortabel en veilig) mogelijk is. Dat is momenteel nog niet overal het geval. Wel zijn we hier al druk mee bezig in het kader van de herinrichting van de Diepenring (o.a. opheffen van rijbanen voor fietsstroken, verwijderen van verkeerslichten, 30km/h op delen van de Diepenring). Ook een mogelijke knip ter hoogte van Dudok zal door de afname van autoverkeer positief bij gaan dragen aan de fietsvriendelijkheid.	80
Waarborg de fietstoegankelijkheid overal in de stad. Op verschillende plekken krijgen voetgangers meer prioriteit dan de fiets, dat terwijl mensen soms slechter ter been zijn, maar wel goed kunnen fietsen.	Al decennialang geven we als gemeente prioriteit en ruimte aan de fiets en stimuleren we dat onze inwoners en bezoekers de fiets nemen. We zijn dan ook trots op de sterke groei van het fietsverkeer, het imago van fietsvriendelijke stad én het relatief lage autogebruik in stedelijk gebied. De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Groningen. Voor de stad als geheel, maar zeker ook voor de binnenstad: meer dan 2/3 van de binnenstad-bezoekers komt per fiets. We streven er naar om belemmeringen voor fietsers (bijvoorbeeld bruggen en onveilige kruisingen) zo veel mogelijk weg te nemen. Wel draagt het succes van de fiets op sommige plekken bij aan de druk op de openbare ruimte, vooral in de binnenstad en de schilwijken. Dit geldt voor de 'rijdende' fiets, maar vooral de geparkeerde ('stilstaande') fietsen vormt hier een uitdaging. Het zorgt op sommige plekken en momenten voor overlast, ergernis en hinder: bijvoorbeeld een slechtere doorgang voor voetgangers en een minder aantrekkelijke openbare ruimte. Dit staat haaks op de ambities die we hebben voor de leefbaarheid en de toegankelijkheid van de binnenstad. Waar	37

	het nodig is, willen we dan ook ingrijpen en heldere (ruimtelijke) keuzes maken. Dit zal echter niet gaan betekenen dat bestemmingen niet meer per fiets bereikt kunnen worden, maar bijvoorbeeld wel dat de fiets op sommige drukke plekken en momenten vaker te gast is of iets om moet rijden of iets verderop moet parkeren. Maar tegelijkertijd zijn we terughoudend met beperkende maatregelen voor fietsers, omdat wij koesteren dat zo veel mensen in Groningen fietsen (zie Fietsstrategie, Mobiliteitsvisie, Next City, Binnenstadsvisie, Coalitieakkoord).	
Ik wil graag overal kunnen fietsen en tevens mijn fiets parkeren. In een parkeerkelder ergens is voor mij geen optie i.v.m. moeilijk lopen en tillen van bv boodschappen.	Vooral in de binnenstad hebben we een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Op straat is er veel te weinig ruimte om dit te faciliteren. Dit willen we oplossen door het toevoegen van inpandige fietsenstallingen (ondergronds en/of in bestaande panden). Met de opening van fietsenstalling Nieuwe Markt (2019) en straks Grote Markt hebben we binnenkort uitstekende voorzieningen in Binnenstad Oost (Grote Markt/Nieuwe Markt/uitgaansgebied Poele- en Peperstraat). Ook in binnenstad Zuid en West zijn we op zoek naar dergelijke voorzieningen (overigens niet alleen ondergronds in kelders, maar we kijken ook naar mogelijkheden op de begane grond). Dit betekent zeker niet dat we op termijn alle fietsen van de straat willen halen. Dat is niet wenselijk omdat voor kort fietsparkeren (bijvoorbeeld supermarkt of apotheek) altijd parkeren op straat nodig blijft. En het hoeft ook niet: het is immers niet altijd en op elke plek zo druk.	38
Het hoofdfietsnetwerk toont een witte vlek op de binnenstad. Naar ons idee zullen veel fietsers routes via de binnenstad blijven kiezen en kan dit beter goed gefaciliteerd worden dan dat er een klimaat gaat ontstaan van ‘het recht van de snelste’.	In de Binnenstadsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte Binnenstad hebben wij duidelijke routes opgenomen die exclusief gaan over de binnenstad. De mobiliteitsvisie gaat over keuzes op het niveau van de gehele gemeente, en minder over keuzes het niveau van dorpen, wijken en stadsdelen. Daarom toont deze kaart een witte vlek. In de binnenstad vinden we het logisch dat, op specifieke plekken en momenten, de voetganger prioritair gesteld wordt. Daarom ontkomen we er niet aan om een andere route voor fietsers te faciliteren die niet altijd de kortste is. Op deze manier proberen we te sturen op het voorkomen van een ongewenst klimaat voor de voetganger in de binnenstad.	88
Realiseer laadinfrastructuur voor elektrische fietsen	We zijn intensief bezig met het realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte voor auto's omdat daar veel behoefte aan. Er is veel minder vraag naar laadinfrastructuur in de openbare ruimte voor de elektrische fiets omdat: • Opladen van de elektrische fiets veelal plaatsvindt op particulier terrein (berging, op het werk, in de gemeentelijke fietsenstalling, etc.). Ook kan de accu mee naar binnen worden genomen. Voor het opladen van een accu voor de elektrische fietsen volstaat een normaal stopcontact, dit in tegenstelling tot de accu van een elektrische auto. • De actieradius van elektrische fietsen in verhouding tot de gereden afstand (vooral voor binnenstedelijk fietsverkeer) is zodanig groot dat er vaak geen noodzaak is om de elektrische fiets (tussentijds) in de openbare ruimte op te laden. Dat kan prima thuis of op het werk. We hebben bijvoorbeeld grootschalige fietsenstalling aandacht voor fietslaad voorzieningen maar in de openbare ruimte is dit eigenlijk geen issue.	9

De fietsroute van Middel- en Engelbert richting Helpman moet fietsvriendelijker ingericht worden.	De veiligheid en fietsvriendelijkheid van de huidige fietsroute tussen Harkstede/Meerstad en Helpman/Groningen Zuid via het bedrijventerrein Eemspoort/Euvelgunne/Oude Roodehaan laat te wensen over. We hebben daarom deze fietsroute als belangrijke ontbrekende schakel opgenomen in de Mobiliteitsvisie (zie kaart Hoofd fietsnetwerk). Hoewel we de afgelopen jaren al onderdelen van deze nieuwe fietsroute gerealiseerd hebben (zoals een fietstunnel onder het Euvelgunnetracé, fietspaden langs de Verlengde Bremenweg en de Helperzoomtunnel) is deze fietsroute nog niet gereed. Eén van de grootste uitdagingen vormt de aanleg van een fietsbrug over het Winschoterdiep in het verlengde van de Gdanskweg. Andere nog ontbrekende onderdelen zijn een fietsbrug over de Hunzeloop, fietspaden langs de Bremenweg en een fietspad tussen Euvelgunne en Meerstad. Stap voor stap verbeteren we deze route.	78
Vanuit de regio zijn goede aansluitingen van de doorfietsroutes op het stedelijk hoofd fietsnetwerk van belang. Dit is nog niet overal op orde.	Wij delen deze analyse. In de visie staat dat we bij (bestaande) regionale doorfietsroutes zorgen voor een betere aanlanding van deze routes in de stad door te investeren in ons stedelijk hoofd fietsnetwerk en het realiseren van wijk tangenten.	106
Er is kennelijk geen geld om alle fietspaden te verbreden volgens de ambities die in deze stukken zijn beschreven. Als je de rol van de auto wilt verkleinen moet je de reiziger een goed alternatief bieden.	We willen ons hoofd fietsnetwerk (en overigens ook het basis fietsnetwerk) zo veilig, comfortabel, fijnmazig en aantrekkelijk mogelijk in te richten zodat de fiets een uitstekend en vanzelfsprekend alternatief is voor de auto. In onze Fietsstrategie en Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 (en ook in de Mobiliteitsvisie) hebben we een flink aantal fietsprojecten opgenomen om ons fietsnetwerk te verbeteren (nieuwe fietspaden én opwaardering van bestaande fietspaden). Veel fietspaden en fietsstroken zijn 20 à 30 jaar geleden aangelegd. De kwaliteit van de hiervan sluit niet overal aan bij de eisen die we tegenwoordig stellen aan bijvoorbeeld breedte en soort verharding. Niet voor al deze projecten hebben we direct eigen financiële middelen. We zijn dan ook continu op zoek naar aanvullende financieringsbronnen (bijvoorbeeld subsidies van provincie en Rijk) om stap voor stap onze ambities waar te maken. En in stedelijk gebied gelden soms ruimtelijke en technische beperkingen waardoor we concessies moeten doen aan de breedte. Kortom we zijn continu op zoek naar kansen om veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid van bestaande fietspaden te verbeteren, bijvoorbeeld in combinatie met groot onderhoud (werk met werk maken). Mooi voorbeeld hiervan is de recent gerealiseerde verbreding van het fietspad langs de Peizerweg in combinatie met groot onderhoud.	97
De Nieuwlandseweg in Haren zou geen onderdeel moeten zijn van een hoofd fietsroute en maak van de Onnerweg een fietsstraat	De Nieuwlandseweg wordt er nu nog beperkt gebruikt. Dat is deels een gevolg van de huidige inrichting als 30 km weg en het ontbreken van een logische aansluiting op de route richting Glimmen en Zuidlaren. En destijds heeft de gemeente Haren een raadsbesluit genomen over de fietsroute via de Nieuwlandseweg als voorkeurs tracé en dus niet de Onnerweg. Dit is vertrekpunt geweest voor de Mobiliteitsvisie. We gaan in de komende periode samen met provincie Groningen en Drenthe onderzoeken of en hoe we de Doorfietsroute Groningen-Haren kunnen doortrekken richting Zuidlaren. De eerdere tracé keuze zullen we daarin meenemen, ook het gedeelte door Haren waaraan u refereert. Dit doen we in afstemming met de belanghebbenden in de omgeving. Daarnaast zullen we de route van de	73

	Doorfietsroute op de kaart van de Mobiliteitsvisie visueel nog niet als concreet tracé vastleggen, maar meer als globale stippellijn.	
De fietspaden langs het Noord-Willemskanaal moet worden verbreed.	De fietspaden langs het Noord-Willemskanaal ter hoogte van Corpus den Hoorn zijn op dit moment aan de smalle kant. Zeker gezien het drukke gebruik ervan. Deze fietspaden zijn onderdeel van de toekomstige Doorfietsroute Assen-Groningen en in dat kader is het de bedoeling de fietspaden in de toekomst te verbreden. Al in 2015 zijn de eerste ideeën voor een Doorfietsroute tussen Assen en Groningen geïntroduceerd. Het gaat dan om een belangrijke fietsverbinding tussen de twee noordelijke hoofdsteden die bijdraagt aan regionale ambities, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen, het stimuleren van de gezondheid en het zorgen voor een impuls voor de sector toerisme en recreatie. Inmiddels zijn verschillende delen van de Doorfietsroute Assen-Groningen gerealiseerd zoals het gedeelte tussen de Van Ketwich Verschuurbrug en de P+R Haren. Voor de aanlanding van de doorfietsroute in de stad Groningen – het gedeelte tussen de Van Ketwich Verschuurbrug en de Parkbrug – zijn verkenningen gedaan. Als er zicht is op (gedeeltelijke) financiering van dit fietspad werken we deze varianten verder uit komt er ook participatie met de omgeving.	102
Geef fietsers vaker groen bij verkeerslichten. De frequentie van groen bij verkeerslichten moet omhoog evenredig met aandeel fietsers in alle vervoersbewegingen. En sneller groen voor fietsers bij regen moet permanent zijn.	De afgelopen jaren hebben we in Groningen, mede vanuit het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie, al op 23 van de 29 locaties waar fietsers tegelijk groen krijgen bij het verkeerslicht een tweede keer groen voor de fiets geïmplementeerd. In de praktijk kan het overigens gebeuren dat de tweede keer groen voor de fiets wel eens niet wordt uitgevoerd. Dit heeft veelal te maken met het verlenen van prioriteit aan nood- en hulpdiensten of het openbaar vervoer. Het verdelen van de groentijd op kruispunten met verkeerslichten over alle richtingen en alle modaliteiten is op drukke kruispunten het verdelen van schaarste. Wat de ene modaliteit meer krijgt, gaat immers ten koste van de ander. In de mobiliteitsvisie geven we aan dat wat ons betreft ruimte efficiënt en schoon vervoer zoals fietsers meer voorrang heeft in die verdeling. Om willekeur te voorkomen vereist duurzame stedelijke mobiliteit een multimodale visie op het gewenst gebruik van de verschillende netwerken en duidelijke kaders hoe verkeerslichten ingezet worden. In 2022 willen zo'n kader hebben. Hierin gaan we onder andere onderzoeken of fietsers bij VRI's waar fietsers tegelijk groen krijgen een extra keer groen kunnen krijgen in de cyclus en of fietsers vaker of sneller groen kunnen krijgen bij andere VRI's.	77, 88
Onderwerp: OV en hubs		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Groningen heeft een schaalgrootte dat de stadstram er vanzelfsprekend moet komen.	Er zijn steden met een vergelijkbare grootte als Groningen waar een tramsysteem goed functioneert. Daarmee is niet op voorhand gezegd dat een tramsysteem één op één ook toepasbaar is in Groningen. Wij vinden dat in een groeiende stad de Hoogwaardige OV structuur mee moet groeien. Voor de toekomst verwachten wij dat een schaa sprong nodig is, zoals een tram of een ander innovatief vervoersconcept. Samen met onze OV-partners gaan we	1

	een Routekaart Openbaar Vervoer 2040 maken. Daarin kijken we naar de verschillende scenario's en vervoerstechnieken om tot een dergelijke schaa sprong te komen.	
De ambities voor spoorvervoer met de groei van 4 naar 7 stations is fors. De eindverantwoordelijkheid ligt daarbij niet bij de gemeente. Provincie (dienstregeling) en rijk (spoorinfrastructuur) zijn primair verantwoordelijk. De uitgesproken ambities kennen hoge kosten.	Voor het OV werken we samen met partners als de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Voor het OV per spoor beseffen wij dat andere overheden leidend zijn in de ontwikkeling daarvan en onze invloed indirect is. Dat ontslaat ons niet van de verantwoordelijkheid om na te denken over wat railinfrastructuur voor onze gemeente en stad Groningen in het bijzonder in de toekomst kan betekenen. Stations zijn daarnaast ook planologische brandpunten voor ruimtelijke verdichting. We denken dat op de lange termijn (2040) het intensiveren en differentiëren van treinverbindingen vanuit de regio naar meer bestemmingen in de stad, om treinreizigers meer rechtstreekse verbindingen te geven naar belangrijke bestemmingen en overstapknopen voor de hand ligt. Een groei van het aantal stations en een toenemend belang van stations in hun omgeving past onzes inziens bij de toekomstige schaalgrootte van Groningen. Daarbinnen heeft een nieuw station Suikerzijde de hoogste prioriteit. In de mobiliteitsvisie geven we ónze denkrichting aan en stellen tegelijkertijd dat we in 2022 samen met onze partners op gebied van OV een concrete Routekaart Openbaar Vervoer 2040 willen opstellen.	106
Een tram is gebrek aan creativiteit en neemt met zijn vrije baan veel ruimte in. Inspreker houdt een pleidooi voor een vrij en op niveau één liggend collectief transportsysteem zoals de City Coaster van Witteveen + Bos.	Wij constateren in de visie dat een schaa sprong in OV nodig om de groeiende vervoersbehoefte van een groeiende stad te kunnen faciliteren. Als die behoefte wordt ingevuld met de huidige verdeling tussen autos'en alternatieve vervoersvormen lopen we tegen ruimtelijk grenzen aan. Het OV is één van de belangrijke alternatieven zeker voor verbindingen van de regio naar de stad en vice versa. Hiervoor maken we een routekaart OV 2040 waarin willen verdiepen hoe en misschien ook met welke techniek die schaa sprong kan. Daar zou een tram bij kunnen zitten maar misschien past de city coaster daar ook in.	65
Komt de pendelbus tussen Westerhaven en de binnenstad weer terug?	In 2017 en 2018 vond een pilot met de pendelbus plaats, die door een groot gedeelte van de binnenstad reed. Dit bleek geen succes: het gebruik van de pendelbus was laag en de exploitatiekosten hoog. Daarom is besloten de pilot met de pendelbus te staken. In juli 2021 lag een brief in de raad over het alternatief vervoer naar de binnenstad ter vervanging van de bussen die niet meer op de Grote Markt zullen stoppen. Daarin is voorgesteld om een pilot te starten met een flexibele invulling in afstemming met de doelgroep. Mogelijke alternatieven die overwogen worden zijn scootmobielverhuur, inzet van stadsstewards of een vorm van taxivervoer.	25
De bereikbaarheid van de Grote Markt wordt aangetast als er straks geen bussen meer rijden.	Na een lange geschiedenis van debat over bussen in de binnenstad zijn de bussen van de Brugstraat verdwenen en verdwijnen ze binnenkort van de Grote Markt. Dit is besloten na een zorgvuldige belangenafweging waarbij ook de bereikbaarheid voor minder mobiele bezoekers uitvoerig aan bod is geweest. De bussen die nu over de Grote Markt rijden, gaan straks aan de oostkant langs het centrum rijden. Daarmee is het centrum straks vanaf de westzijde (Westerhaven), zuidzijde (Zuiderdiep en station) en oostzijde (Diepenring) bereikbaar per openbaar vervoer. In juli 2021 lag een brief aan de raad voor over alternatief vervoer naar de binnenstad ter vervanging van de bussen die niet meer op de Grote Markt zullen stoppen. Daarin is voorgesteld om een pilot te starten met een flexibele invulling in	51, 61, 102

	afstemming met de doelgroep. Mogelijke alternatieven die overwogen worden zijn scootmobiel-verhuur, inzet van stadsstewards of een vorm van taxivervoer.	
Bussen gaan steeds minder ver de wijken in en worden verplaatst naar de randen (voorbeeld Oosterhoogebrug/Ulgersmaborg). Inwoners moeten verder lopen naar bushaltes, wat vooral een probleem is voor ouderen en minder validen.	Regulier openbaar vervoer met grote bussen die laagfrequent en diep door de wijken en dorpen rijden neemt af. De bezettingsgraad is veelal te laag om dit soort verbindingen overeind te houden. De ervaring leert dat met meer rechtstreekse en hoogfrequente routes verreweg de meeste reizigers bereid zijn een grotere afstand naar een halte af te leggen. Per saldo leidt dit tot meer OV-reizigers en dat is in het belang van bereikbaarheid van onze gemeente in de toekomst. Voor de relatief kleine groep voor wie een grotere afstand tot de halte echt een belemmering vormt, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen aan al dan niet aansluitend op regulier OV. Hier hechten wij grote waarde aan.	60, 61, 85, 102
De busroute door Middelbert en Engelbert zouden behouden moeten worden. Graag aandacht voor de aanwezigheid van OV in deze dorpen.	Reguliere bussen die relatief laagfrequent diep door de wijken en dorpen rijden is de laatste jaren steeds minder wenselijk geworden. De bezettingsgraad blijkt veelal te laag om dit soort verbindingen overeind te houden. Onze ervaring voor OV met grote bussen leert dat bij meer rechtstreekse en frequente routes verreweg de meeste reizigers bereid zijn een grotere afstand naar een halte af te leggen. Per saldo leidt dit tot meer OV-gebruik en dat is in het belang van bereikbaarheid van Groningen. Dit mechanisme voorzien wij op termijn ook voor busroute door Middelbert en Engelbert. Zeker omdat rondom de Hoofdweg met de komst van Meerstad er een groeiende behoefte aan OV ontstaan en dus meer kansen op het bieden van hoog frequent OV. Daarbij worden de haltes zoveel mogelijk gunstig geplaatst ten opzichte van Middel- en Engelbert. Daarnaast biedt de weginrichting van Hoofdweg meer gelegenheid om een vlotte OV-doorstroming te garanderen. Voor de relatief kleine groep bewoners van deze dorpen voor wie een grotere afstand tot de halte echt een belemmering vormt, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen al dan niet aansluitend op het reguliere OV bijvoorbeeld bij P+R Meerstad.	81, 84
Reguliere bussen zijn te groot voor de lintwegen door Engel- en Middelbert. We voeren graag het gesprek over mogelijke alternatieven. De huidige weginrichting van de Middelberterweg laat te wensen voor veilig gebruik door langzaam en recreatief verkeer.	De Middelberter- en Engelberterweg behouden een lage verkeersfunctie als buurstraat met bijbehorend laag snelheidsprofiel. Nu al geldt voor een groot deel van deze wegen een maximumsnelheid van 30 km/u. Onder andere door het op termijn verdwijnen van reguliere bussen ontstaan meer mogelijkheden om bij toekomstige herinrichtingen auto's meer te gast te laten zijn dan nu. Ook gaan wij graag te zijner tijd met de omgeving in gesprek over deze toekomstige herinrichting.	81, 84
De inzet op minder autogebruik en ook vergrijzing leidt tot meer behoefte aan openbaar vervoer. Naast reguliere bussen zouden er voor minder mobiele doelgroepen meer inzet moeten komen op kleinschalige alternatieven van openbaar vervoer, een	Naast een direct en frequent OV netwerk vinden wij het ook belangrijk dat er een afdoende aanbod is aan kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, dat voor langere termijn is gegarandeerd. 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 hub taxi hebben we zo'n systeem in handen voor die delen van onze gemeente waar OV ontbreekt. Doelgroepen die extra hulp behoeven bij het reizen bieden we publiek vervoer aan? In sommige wijken en dorpen hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen tot het ontwikkelen van een lokaal vervoersconcept. We faciliteren deze initiatieven graag. Wij werken daarnaast momenteel aan een voorstel om kleinschalig vervoer breder en meer	85, 102

goede aansluiting daarvan op het reguliere OV en P+R en ook boodschappendiensten.	robuust in te zetten. Ten aanzien van boodschappendiensten zien wij dat de markt zich op dit terrein snel ontwikkelt. Supermarktproducten online bestellen wordt voor steeds meer doelgroepen gemeengoed.	
Wanneer regulier OV meer directe routes rijdt neemt het belang van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer toe voor degenen die door een lichamelijke beperking hiervan afhankelijk zijn. Hoe garandeert u de dit voldoende kwaliteit heeft? En kunnen de knips door dit soort vervoer gepasseerd worden om effectief en aantrekkelijk vervoer te bieden?	Wij vinden het belangrijk dat er een afdoende aanbod is aan kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, dat voor langere termijn is gegarandeerd. 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 hub taxi hebben we zo'n systeem in handen voor die delen van onze gemeente waar OV ontbreekt. In sommige wijken en dorpen hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen tot een lokaal vervoersconcept. We faciliteren deze initiatieven graag. Daarbij moeten wij opmerken dat de meeste maatregelen in de visie waarbij stadsbussen een directere route krijgen recent al versneld zijn doorgevoerd om de negatieve financiële effecten van de Coronacrisis op het openbaar vervoer te beperken. Dat laat onverlet dat wij momenteel wel werken aan een voorstel om kleinschalig vervoer breder en meer robuust in te zetten. Regulier OV kan knips in het wegennet passeren. Wij menen dat dit voor kleinschalige vormen van openbaar vervoer, gezien de maatschappelijke waarde van dit vervoer, in principe ook moet gelden. In de visie wordt toegevoegd dat knips door nood- en hulpdiensten en door alle vormen van OV gepasseerd kunnen worden.	80, 85, 97, 102
Dat delen van busroutes 30 km/u zijn hoeft geen probleem te zijn voor de OV kwaliteit onder de voorwaarde dat over zo'n busroute wel betrouwbaar en ongestoord gereden kan worden.	Wij delen dit. In de bijlage 'Netwerk Doorwaadbare stad 2040' hebben we het al beschreven. In de visie zelf geven we aan dat we zorgen voor een hoge betrouwbaarheid en goede verkeersdoorstroming op de plekken waar bussen voortaan 30 km/h rijden.	106
De stad strekt zich verder uit met wijken als Meerstad, De Held, Beijum in plaats van dat deze compacter wordt. De afstanden worden daarom te lang om alleen te fietsen en daarom is goed OV nodig en mag de auto niet te veel gehinderd worden.	De stad groeit. Die groei vangen we op in herontwikkelingsgebieden als Suikerzijde, Eemskanaalzone, Oosterhamrikzone maar denk ook aan Reitdiepzone. Hier komen wijken met een hoge dichtheid wat uitstekend past in de filosofie van de compacte stad en daarmee het creëren van korte reisafstanden zodat te voet en te fiets vanzelfsprekende modaliteiten zijn. De groei vangen we ook op met wijken verder van de (binnen)stad zoals Meerstad en de Held III. Wij delen met de spreker dat goed (stedelijk) OV cruciaal is. In de mobiliteitsvisie erkennen wij daarom de noodzaak van een schaa sprong in ons OV systeem. Voor de verder weg gelegen wijken blijft inderdaad bereikbaarheid per auto ook belangrijk. Vanwege de vele nadelige effecten van auto gebruik, met name binnen het centrum van de stad, is ons beleid er wel op gericht om autoverkeer binnen de Ring zoveel mogelijk te beperken.	102
Er ontbreekt een gemeentelijke visie op de rol die kleinschalig vraagafhankelijk vervoer kan spelen in het lokale vervoer, naast OV en deelmobiliteit	Naast een direct en frequent OV netwerk vinden wij het ook belangrijk dat er een afdoende aanbod is aan kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, dat voor langere termijn is gegarandeerd. 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 hub taxi hebben we zo'n systeem in handen voor die delen van onze gemeente waar OV ontbreekt. Doelgroepen die extra hulp behoeven bij het reizen bieden we een alternatief middels kleinschalig publiek vervoer. In sommige wijken en dorpen hebben inwoners en organisaties zelf het initiatief genomen voor een lokaal vervoersconcept. We faciliteren deze graag. Wij werken momenteel aan een voorstel om kleinschalig vervoer breder en meer robuust in te zetten.	97

Kijk niet alleen naar OV verbindingen, maar koppel daar ook capaciteit aan voor andere vormen van duurzaam vervoer (wandelen, fietsen etc.)	Deze visie gaat juist uit van de filosofie dat in een gemeente met een prettige leefkwaliteit fietsen en lopen een steeds belangrijkere bijdrage gaat leveren een bereikbaarheid. Daarbij speelt uiteraard ook goed OV een cruciale rol als alternatief voor autogebruik over langere afstanden.	92
De verschillende schaalniveaus van openbaar vervoer en bereikbaarheid zijn onvoldoende uitgewerkt in de mobiliteitsvisie. Zoals hoogwaardige internationale en landelijke treinverbindingen en spoorverbindingen binnen het landsdeel Noord-Nederland. Inspreker doet veel suggesties voor internationale treindiensten en geeft voorbeelden in binnen- en buitenland.	Deze gemeentelijke mobiliteitsvisie geeft op hoofdlijnen aan hoe wij denken dat bus- en treinvervoer haar rol moet spelen in het beter en vooral duurzaam bereikbaar maken van onze gemeente. Versterken van OV op alle schaalniveaus – ook op landelijk en internationaal niveau – is ook van belang. Het is belangrijk om daarbij bewust te zijn dat de gemeente maar beperkt zeggenschap heeft over het regionale en landelijke OV. De opdrachtgeversrol hiervoor ligt bij andere partijen. In deze mobiliteitsvisie geven we ónze denkrichting aan, maar voor het OV werken we samen met partners als de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Wij vinden dat we met hen in 2022 een gezamenlijke Routekaart Openbaar Vervoer moeten opstellen gericht op de lange termijn (2040). Voor grootschalige en complexe spoorontwikkelingen zowel in infrastructuur als exploitatie is een gezamenlijke gedragen strategie ook met het Rijk nodig. Deze gemeentelijke visie is dus geen gedetailleerde spoorvisie op ons landsdeel en onze stad binnen de context van Nederland en Europa maar markeert de hoofdlijnen die wij voor dit moment in dit soort langjarige processen belangrijk achten.	95
De gemeente spant zich onvoldoende in voor een hoogwaardige treinverbinding Groningen Bremen en laat dat over aan de provincie die met de Wunderline een regionale verbinding nastreeft. Dit beoordeelt inspreker als onvoldoende ambitieus.	Al geruime tijd richt het pleidooi van de gemeente Groningen, samen met o.a. Bremen en Hamburg, zich erop om Noord-Nederland en Groningen in het bijzonder een brug te laten zijn tussen de Randstad en Bremen en Hamburg. De Wunderline is een eerste stap op weg naar zo'n hoogwaardige spoorverbinding. Een andere schakel die ontbreekt is de Lelylijn. Gemeente Groningen werkt op deze dossiers nauw en constructief samen met de andere Noord Nederlandse maar ook de Noord-Duitse overheden. Wij herkennen ons niet in de constatering van inspreker.	95
Er mist een visie op nieuwe IC verbindingen van en naar de gemeente Groningen. Bijvoorbeeld in relatie tot de Nedersaksenlijn als IC en de suggestie om vrijgekomen capaciteit op de route Groningen Zwolle na de komst van Lelylijn te gebruiken voor rechtstreekse IC verbindingen naar andere landsdelen en bijvoorbeeld Eindhoven.	Het gaat om een gemeentelijke mobiliteitsvisie die focust op beleid wat binnen het directe handbereik ligt van de gemeente. Visievorming over (inter)nationale spoorverbindingen past daarom niet binnen de mobiliteitsvisie. Ook in het licht dat het realiseren van een Lelylijn en de Nedersaksenlijn in de lobbyfase zitten en dat werkelijke realisatie nog een weg van de lange adem is. Uiteraard houden wij onze partners en het rijk scherp dat de stad Groningen als zesde gemeente van Nederland vanuit alle windhoeken met korte reistijden per trein bereikbaar is.	95
Inspreker pleit voor regionale verplaatsingen van en naar de stad voor een kwartiersdienst op de Lelylijn en voor een tracé dat diverse	Op dit moment zitten we middenin de fase om een snelle spoorverbindingen tussen Noord Nederland en de Randstad, als onderdeel van een verstedelijkingsstrategie, op de landelijke agenda te krijgen. Daarna volgt de planuitwerkingsfase waar dit soort vragen definitief beantwoord moeten worden.	95

westelijke van Groningen gelegen kernen verbindt en loopt via P+R Hoogkerk.		
Inspreker pleit voor stevige investeringen in de spoorinfrastructuur waaronder volledige spoorverdubbelingen naar Leeuwarden en Winsum.	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. In de OV routekaart 2040 geven wij een uitwerking aan wat er nodig is om dit te bereiken en in welke mate ingrepen aan het spoor nodig zijn. Het is belangrijk om daarbij bewust te zijn dat de gemeente maar beperkt zeggenschap heeft over het regionale en landelijke OV. De opdrachtgevers rol hiervoor ligt namelijk bij andere partijen.	95
Inspreker pleit voor een station op de Zernikecampus met een rechtstreekse treinverbinding parallel aan de Westelijke ringweg en wijst een OV verbinding naar Zernike met een overstap tussen trein en stedelijke HOV structuur van de hand.	Op dit moment studeren wij met de provincie op de OV bereikbaarheid van Zernike waarin meerdere opties worden onderzocht. Een spoor langs de ringweg is ruimtelijk niet inpasbaar en is om die reden al eerder afgefallen. Veel kansen zien we in een gecombineerd HOV-vervoersaanbod voor Zernike met omliggende stadswijken. Zo kunnen andere wijken meeprofiten van een hoogwaardig OV-aanbod en is de vervoersvraag over de week en de dag meer gespreid, wat gunstig is voor de exploitatie. De overbelaste vervoersbundel Hoofdstation-Zernike vervangen door meerdere, goed belaste vervoersbundels heeft volgens ons veel voordelen en biedt mogelijk ook koppelkansen met een oostelijke hoogwaardige OV tangent. Ook de beoogde toekomstige westelijke OV-tangent die het nieuwe station Groningen Suikerzijde aandoet, is hierbij in beeld.	95
De inspreker vraagt zich af hoe de netwerkanalyse van de Regio Groningen Assen uit 2020 zich verhoudt ten opzichte van de visie. En inspreker pleit in het verlengde hiervan voor nieuwe stations bij Tynaarlo en Assen Noord en geeft de regionale overheden in overweging de sprinterdiensten op de lijn Zwolle – Groningen over te nemen van NS.	De netwerkanalyse van de regio hebben wij onder andere bij de hand gehad bij het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsvisie. De netwerkanalyse 2020 is anders dan eerdere netwerkanalyse niet voorzien van een uitvoeringprogramma en bevat een analyse en strategie. Te zijner tijd komt er een regionale samenwerkingsagenda waarmee de netwerkanalyse definitief wordt afgerond. Die afronding wacht op diverse gemeenten (waaronder de onze) en de provincies die nu nog werken aan eigen mobiliteitsvisies. Het analyse- en strategiedeel van de netwerkanalyse en onze mobiliteitsvisie sluiten inhoudelijk naadloos op elkaar aan. Wij hebben onze regiopartners de afgelopen periode betrokken bij het opstellen van onze gemeentelijke visie. In onze regio zijn vooralsnog geen plannen om het opdrachtgeverschap voor de sprinterdiensten over te nemen van de het rijk.	95
OV fiets en fietskluizen moeten (goedkoper) ook bij andere fietsenstallingen en P+R aangeboden worden	We delen uw reactie: we hebben de ambitie om het fietsgebruik op de P+R's te stimuleren, onder meer door het aanbieden van deelfietsen en fietskluizen. Op dit moment biedt NS OV fietsen aan op P+R Hoogkerk, P+R Karding en P+R Haren. We zijn in gesprek met NS om OV fietsen ook aan te bieden op P+R Meerstad en Reitdiep. Daarnaast bieden we op de P+R locaties circa 350 fietskluizen aan tegen kostendekkend tarief. Op sommige P+R's is sprake van een wachtlijst en zijn we dan ook bezig met het realiseren van extra fietskluizen.	5
Studies laten zien dat de trend van bezit naar gebruik en Mobility as a Service zich in stedelijke gebieden gaat afspelen met een	Ruim 85% van onze inwoners woont in het verstedelijkte deel van onze gemeente. Hier kunnen we op dit vlak dus nog winst boeken. In onze (kleine) dorpen is hier inderdaad minder winst te behalen. Toch is er voor regionale reizigers, die gebonden zijn aan autogebruik, ook nog winst te halen. Het actueel en op maat gesneden inzicht krijgen	55

ruim aanbod van OV en deelmobiliteit. In rurale gebieden, zoals het Ommeland, is dit veel minder. Inspreker mist de vertaling naar de Groningse context van Stad en Ommeland.	in beschikbaar natransport en het reserveren, boeken en betalen daarvan in een app stimuleert bijvoorbeeld het P+R gebruik. Zo kunnen regionale automobilisten nog wel de stad bereiken maar hoeven zij niet tot diep in de stad te rijden. Het is nog onontgonnen terrein maar deelauto's kunnen wellicht ook iets betekenen in het tegengaan van het tweede en derde autobezit in dorpen. Wij delen dus niet de analyse dat we geen oog hebben voor de rurale gebieden van de gemeente.	
Inspreker pleit voor diverse onderzoeken en uitwerkingen met betrekking tot spoor infrastructuur aangaande de aanlanding van de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Wunderline op het Hoofdstation en de toeleidende baanvakken, een HOV/ tramroute Zernike - Station Suikerzijde en P+R Hoogkerk en een tunnel voor HOV onder de binnenstad voor verbindingen tussen Hoofdstation en Kardingse.	Wat voor ligt is een integrale visie voor de mobiliteit in onze gemeente op alle aspecten maar wel op hoofdlijnen. Veel van de suggestie voor uitwerkingen en studies zijn uitwerkingsgericht en/of onderdeel van de nog op te stellen routekaart OV 2040. We zien geen aanleiding om de gemeentelijke mobiliteitsvisie op dit punt aan te passen.	95
Het ontbreekt aan ambitie voor hoogwaardige en snelle internationale verbindingen zoals een verbinding Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg. De Lelylijn wordt bijvoorbeeld teveel al stand alone benaderd.	In de visie schetsen wij een perspectief hetgeen inspreker bepleit. Daarbij beseffen wij dat wij voor dit soort ambities afhankelijk zijn van landelijke en Europese besluitvorming die grotendeels buiten onze directe invloedssfeer ligt dus dat we stap voor stap dit proberen te bereiken en dat het een ontwikkeling is van de lange adem.	96
Waarom zet de gemeente de magneetzweflijn niet op de agenda voor de Lelylijn en verbinding met Bremen en Hamburg want inmiddels bewezen techniek elders in de wereld.	Deze techniek functioneert dan stand alone binnen een mogelijk toekomstig (Europees) HSL netwerk en bijvoorbeeld ook combinaties met treindiensten over andere (regionale) spoorlijnen zijn dan niet mogelijk. Vooralsnog ziet het er daarom niet naar uit dat betrokken partijen de magneetzweflijn opnieuw onderdeel maken van de plannen.	96
Inspreker pleit ervoor dat het OV systeem een schaa sprong kan maken naar metro waarbij ook gedacht wordt aan toepassen van magneetzwef techniek en minder op busconcepten te concentreren.	We stellen in 2022 een routekaart OV 2040 waarin wij beschrijven via welke stappen we de komende 20 jaar invulling kunnen geven aan de gewenste schaa sprong van het OV. We creëren inzicht in de vraag naar vervoer en de wijze waarop hieraan invulling gegeven kan worden. Toepassing van verschillende rail-, tram- en busconcepten, evenals ontwikkelingen in zelfrijdende en andere innovatieve en duurzame vervoersconcepten kunnen hierop worden getoetst.	96
Inspreker pleit ervoor om Groningen Airport Eelde te betrekken in de plannen van Lelylijn zodat de luchthaven meer een rol kan	De Lelylijn is gericht op de grote stedelijke kernen (het stedelijk netwerk van Nederland) en daarbij de substantiële en continue vraag naar personenvervoer tussen deze kernen te voorzien van een snelle OV verbinding. De hoeveelheid	96

vervullen voor Noord-Nederland en Nederland.	personenvervoer die GAE nu maar ook naar de toekomst genereert is te gering om een directe aansluiting op de Lelylijn te rechtvaardigen.	
Onderwerp: Deelmobiliteit		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Het is beter om marktpartijen gericht op deelmobiliteit en emissie vrije logistiek een vrijere rol te gunnen.	We gunnen marktpartijen een vrije rol binnen de kaders die wij als gemeente stellen. Dat doen we omdat we van mening zijn dat een ongereguleerde deelmobiliteitsmarkt leidt tot negatieve ongewenste excessen in de openbare ruimte. Denk hierbij aan een ongebreideld aantal deelscooters (of andere deelvoertuigen) die op plekken, bijvoorbeeld pleinen of winkelstraten, tot overlast zijn.	103
Inzetten op deelauto's is een verstandig idee, maar deelauto's zijn nog onvoldoende beschikbaar.	We willen het aanbod van deelauto's sterk vergroten en het gebruik stimuleren. Daarom geven we bij het verdelen van parkeerplaatsen in principe 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 laadplekken moeten creëren. Om deelauto's verder te stimuleren werken wij eind 2021 een Uitvoeringsprogramma Deelauto uit.	17, 65
Alles wat met deelmobiliteit te maken heeft positief benaderen. Jammer dat GO Sharing weg moet.	In de mobiliteitsvisie geven we aan dat we deelmobiliteit als volwaardig thema op pakken. Deelmobiliteit draagt in potentie bij aan de overgang naar vervoer dat minder ruimte inneemt en schoon is. We faciliteren innovaties als deze bijdrage aan onze doelstellingen van duurzaam vervoer. Echter bij de maatschappelijke meerwaarde die wij nastreven, past niet een ongebreideld aantal aanbieders die opereert in onze openbare ruimte. Daarom vinden wij dat we regie moeten voeren op hoeveelheid deelvoertuigen en de wijze waarop ze geparkeerd staan in de openbare ruimte. Wij hebben daarbij geoordeeld dat 2 aanbieders van deelscooters afdoende is. In de procedure rond het beschikbaar stellen van deze 2 vergunningen hebben 2 andere partijen gewonnen van Go Sharing.	5
Het aantal deelscooters dat op straat staat is oneindig. Vreemd dat deze vorm van vervoer zomaar overal kan worden geplaatst in de openbare ruimte.	Onlangs hebben we de Nadere regel deelscooters 2021 vastgesteld. Het aantal deelscooters hebben we daarmee begrensd op 400 door maximaal twee aanbieders. Ook hebben we door het vaststellen van deze regel afscheid genomen van het zogeheten free-floating. Dat betekent dat deelscooters niet meer zomaar overal geparkeerd mogen worden. De binnenstad is geen onderdeel meer van het servicegebied. Op P+R's en in de stationsgebieden wijzen we expliciete deelscootervakken aan. In de andere wijken staan we free-floatende deelscooters toe, maar daarbij houden we nauwlettend zicht op de manier waarop deelscooters gestald worden. Als dit hinderlijk gebeurt, dan moet de gebruiker daarop consequent gewaarschuwd en bestraft worden door de aanbieder. Als er overlast wordt bevonden op bepaalde locaties dan laten we deze locaties verwijderen uit het service gebied. De gemeente bepaalt dus waar deelscooters wel en niet gestald mogen worden.	63
Realiseer parkeerhavens/vakken voor deelscooters (onder andere in de binnenstad)	De druk op de openbare ruimte in de binnenstad is nu al hoog. Om de druk van gestalde deelscooters in de binnenstad te beperken, hebben we de binnenstad uitgesloten als servicegebied. In overleg met de aanbieders van deelscooters gaan we op zoek naar geschikte, strategische locaties rond de binnenstad. Daarmee verwachten we dat	72, 80

	ook de binnenstad op een goede manier bediend kan worden door deelscooters. Het betekent wel dat bezoekers en bewoners van de binnenstad iets verder moeten lopen. Fysieke deelscootervakken willen we realiseren op P+R terreinen, bij treinstations en een aantal bushaltes. Juist daar zien we toegevoegde waarde voor de deelscooter in ketenmobiliteit. Het is in onze ogen op dit moment niet nodig om fysieke vakken in woonwijken aan te leggen. Vooral omdat fysieke deelscootervakken zorgen voor afgebakende vaste plekken in straten die we juist zoveel mogelijk flexibel willen blijven inzetten voor diverse doeleinden en zo centreren deelscooters ook minder op specifieke locaties in wijken.	
Deelscooters worden weinig gebruikt ter vervanging van autoritten maar juist van fietsgebruik. Het toenemende gebruik van deze vervoersmiddelen mag hoe dan ook niet ten koste gaan van de (in de smalle straten soms al beperkte) ruimte voor voetpaden, trottoirs en spelende kinderen.	Uit de proef met deelscooters 2021 kwam naar voren bijna de helft van de ritten anders gemaakt zou worden met de fiets en 17% in plaats van de auto. Onlangs hebben we de Nadere regel deelscooters 2021 vastgesteld. Zie eerdere beantwoording over deelscooters. De gemeente bepaalt waar deelscooters wel en niet gestald mogen worden zodat aanbieden van deelscooters niet ten koste gaan van de ruimte voor voetpaden, trottoirs en spelende kinderen. Met het stimuleren van deelscootergebruik in combinatie met P+R en OV willen we onderzoeken of meer autoritten vervangen kunnen worden. Indien blijkt dat deelscooters niet verder doorgroeien als vervanger van autogebruik dan betrekken we dat bij of en hoe we na mei 2023 verder willen met vergunningen voor deelscooters.	85
Deelfietsen zijn een goede optie	Wij streven naar een helder, betaalbaar en gebruiksvriendelijk deelfietssysteem, maar wel door ons gereguleerd. Dit deelfietssysteem vestigt zich prominent op stations, P+R-terreinen en mobiliteitshubs. Het systeem verbindt zich met de grotere werklocaties en publieke hotspots. Om overlast van gestalde deelfietsen te voorkomen, wijzen we in bepaalde gebieden gereguleerde en afgebakende wisselplekken aan. Daarnaast leggen we eisen vast over het aantal deelfietsen en hoe aanbieders garanderen dat hun klanten de fietsen gepast stallen.	5, 72

Onderwerp: Autoparkeren op straat en in garages

Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Auto's leiden tot afbreuk van de leefbaarheid van de binnenstad. Daarom steun de parkeergarage Haddingestraat een andere functie te geven.	Ter kennis aangenomen	9
De kosten voor straat parkeren zijn aanzienlijk. Opheffen van steeds meer straat parkeren betekent dat bewoners een schaarse en dure plek moeten bemachtigen in een buurstalling of op een privéterrein. Parkeren wordt voor een kleine groep betaalbaar. Is de binnenstad straks alleen voor mensen zonder	We vinden openbare ruimte heel waardevol. Dat is ruimte om te spelen, te lopen of te fietsen, te verblijven of te vergroenen. De waarde die we hechten aan de openbare ruimte wordt gereflecteerd in de kosten voor een parkeerplaats. Ook is die openbare ruimte van iedereen. Daarom vinden we het logisch dat we een vergoeding vragen wanneer iemand die openbare ruimte wil gebruiken om zijn/ haar privébezit te stallen. In gebieden waar openbare ruimte schaars is, en/ of waar meerdere belanghebbenden rechten willen laten gelden op die openbare ruimte (zoals in de binnenstad, waar veel ándere functies van de straat óók een plek vragen) ligt die vergoeding hoger dan in wijken verder van de binnenstad. Het gevolg daarvan kan zijn dat mensen die niet willen zoeken naar een schaarse	55

een auto en voor financieel draagkrachtigen het stallen kunnen veroorloven?	parkeerplek parkeergelegenheid zoeken op de commerciële markt. Dat kan onderdeel zijn van een overweging al dan niet in de binnenstad te willen wonen. Tegelijk zorgen we er wel voor dat we nooit meer straatparkeervergunningen uitgeven dan er plekken zijn. Zo zorgen we ervoor dat mensen met een straatparkeervergunning vrijwel altijd een plekje kunnen vinden – al ligt die niet altijd voor de deur.	
Behoud autoparkeerplaatsen in de binnenstad voor de deur	Parkeren voor de deur is niet langer vanzelfsprekend. Dat schreven we al op in bijvoorbeeld de Parkeervisie uit 2018. Voor een drukke binnenstad als die van Groningen geldt dat des te meer. In die binnenstad is openbare ruimte schaars. Veel van de andere functies van de straat (fietsen, lopen, groen, verblijven, ontmoeten) moeten óók een plek krijgen in die openbare ruimte. Daarom kan de auto niet altijd de eerste rechten laten gelden – en zeker niet voor de deur.	8
Inspreker ziet een groeiend autobezit en daarmee een groeiende parkeerdruk in de De Hunze en Van Starckenborgh en daarmee meer knelpunten voor onder andere hulpdiensten. Voorgesteld wordt om bewoners met hoog autobezit meer aan te spreken om hun eigen autobezit te matigen en te accepteren dat dat niet altijd voor de deur kan. Onderdeel hiervan is het inrichten van enkele gezamenlijke parkeerspots en het stimuleren van deelautogebruik.	In de vastgestelde Parkeervisie is nu opgenomen dat wij parkeren ‘voor de deur’ niet vanzelfsprekend vinden. Daar waar het kan heeft geconcentreerd autoparkeren aan randen van buurten de voorkeur. Dat delen we met deze inspreker. Tegelijk denken we niet dat het alleen aanspreken van bewoners op hun parkeergedrag heel kansrijk is. Alleen met regulering (betaald parkeren) kunnen we regie voeren op wie, waar en wanneer parkeert. De Hunze staat op dit moment niet op de lijst met wijken waar we binnenkort parkeermaatregelen nemen. Wel markeren we in deze visie het belang van deelauto's om de druk van eigen auto's op de openbare ruimte te beperken. Vanaf nu is deelautobeleid voor ons een reguliere taak geworden en geven wij de komende jaren stap voor stap het stimuleren van deelautogebruik vorm.	85
Invoeren van betaald parkeren zou alleen moeten wanneer de parkeerdruk te hoog is en bij draagvlak. Zo pak je vooral de autobezitters die geen plek op eigen terrein hebben, veelal de sociaal zwakkeren	We hebben alleen betaald parkeren ingevoerd in wijken waar bewoners klaagden over parkeeroverlast. Dat deden we in meerdere wijken in één keer, om te voorkomen dat we de overlast verplaatsten naar straten waar parkeren gratis bleef. Veel mensen zijn blij met deze maatregel: ze kunnen hun auto (eindelijk) weer in hun straat kwijt. Daarbij gelden (in veel van de nieuwe wijken) lagere tarieven dan in de binnenstad of de verdichte wijken daaromheen. Daarmee is betaald parkeren vrijwel altijd goedkoper dan parkeren op eigen terrein: voor die plekken wordt door ontwikkelaars of corporaties vaak een maandelijkse vergoeding gevraagd, die meestal hoger ligt dan de prijs van een vergunning voor een plek op straat. Het vragen van een vergoeding voor een plek op straat vinden we billijk: de straat is openbare ruimte. Die ruimte is van iedereen. Als iemand die ruimte wil gebruiken om privébezit te stallen, mag daar ons inziens een vergoeding tegenover staan.	10
Inventariseer breder binnen wijken of er draagvlak is voor betaald parkeren, zoals aan de Hoornse Meer	We hebben aan de voorkant van het recente besluit om betaald parkeren uit te breiden niet naar draagvlak in de wijken gezocht. In het verleden deden we dat wel. We vonden alleen draagvlak in straten waar parkeeroverlast was. In straten even verderop vonden we geen draagvlak. Door alleen maatregelen te nemen in straten waar overlast was, bleek echter steeds weer dat we de overlast verplaatsten naar de straten waar parkeren nog gratis bleef. Met andere	45

	woorden: we lieten een probleem eerst ontstaan, voordat we het konden oplossen. In dit besluit hebben we dat proactief opgepakt: we lossen een probleem op voordat het ontstaat. We weten dat de parkeerdruk in de Hoornse Meer zal toenemen. Er gebeurt veel in de buurt: we nemen parkeermaatregelen in Helpman/ Coendersborg, De Wijert-noord, Corpus den Hoorn en het Stadspark, het Martini Ziekenhuis blijft groeien, en er wordt gebouwd op de voormalige ALO-locatie achter het Martini Ziekenhuis en aan de Van Ketwich Verschuurlaan. Zou parkeren gratis blijven in deze wijken, dan organiseerden we onze eigen teleurstelling. De straat is openbare ruimte. Die ruimte is van iedereen. Als iemand die ruimte wil gebruiken om privébezit te stallen, mag daar een vergoeding tegenover staan	
Betaald parkeren hoeft niet het middel te zijn om alle knelpunten in de openbare ruimte op te lossen. Een goed voorbeeld is de Eemsgolaan.	We proberen de andere functies van de straat (fietsparkeren, stoepen, sporten, spelen, groen) de ruimte te geven door auto's niet langer het eerste recht op een plek in onze straten te geven. Ook vinden we dat de openbare ruimte van iedereen is. Als iemand die ruimte wil gebruiken om privébezit te stallen, hoeft dat niet gratis te zijn. In die gevallen waar ook parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn, kan betaald parkeren op straat de oplossing zijn om de parkeerdruk op de openbare weg terug te dringen. Door betaald parkeren (in combinatie met het uitsluiten van het recht op een parkeervergunning) worden plekken op eigen terrein daadwerkelijk gebruikt. Zolang parkeren op straat gratis is en een vergoeding gevraagd wordt voor parkeren in een gebouwde voorziening op eigen terrein, staan de straten vol en de gebouwde voorziening leeg. Het weghalen van plekken of het verbieden van parkeren (zoals aan de Eemsgolaan) kan in voorkomende gevallen (ook) een optie zijn. Dan moeten er wel alternatieven parkeerlocaties beschikbaar zijn.	97
Een gedegen wijkgericht onderzoek naar de parkeerbehoefte van binnenstadbewoners is nodig met daarbij aandacht voor het aantal uitgegeven vergunningen ten opzichte van de beschikbare parkeercapaciteit, de invloed van het almaar afnemende aantal straatparkeerplaatsen de afgelopen jaren en de invloed van elektrische auto's en openbare laadplekken. Een impactanalyse van het parkeerbeleid binnenstad voor de langere termijn is inmiddels op zijn plaats.	We geven in de binnenstad niet meer vergunningen uit dan er plekken zijn. Als er plekken verdwijnen, brengen we het aantal uit te geven vergunningen ook terug. Wij plaatsen laadpalen bij openbare parkeerplekken. Uitgangspunt is dat een gebrek aan laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn om elektrisch te gaan rijden. Om het gebruik van de laadpaal te kunnen faciliteren is het van belang om de parkeervakken af te kruisen voor het openbaar laden. Anders worden de plekken bezet gehouden door niet-emissievrije voertuigen. Om te voorkomen dat de laadpalen die we plaatsen ongebruikt in de straat komen te staan, plaatsen we de laadpalen op aanvraag van bewoners, forenzen en deelauto-aanbieders. Als laadpalen veel gebruikt worden en "vol" zijn plaatsen we laadpalen bij. Dit doen we niet als de laadpalen in de buurt weinig gebruikt worden. Op deze manier wordt de overlast voor bewoners zoveel mogelijk beperkt en stimuleren we elektrisch rijden. Tevens geldt voor gebieden met betaald parkeren dat ook een auto van een bezoeker die oplaadt moet voldoen aan de parkeerkosten. In betaald parkeergebieden zijn dus auto's die langdurig opladen over het algemeen auto's van wijkbewoners met een parkeervergunning. Dit overziend zien wij geen noodzaak voor een apart onderzoek.	83
Er zou een onderzoek moeten plaatsvinden naar het openstellen van parkeerplaatsen van bedrijven en instellingen voor bewoners in de binnenstad (voorbeeld Harmoniecomplex).	Eens. Dit willen wij ook graag. In samenwerking met marktpartijen (bijvoorbeeld ParkBee) onderzoeken we de mogelijkheden. Daarbij zijn we wel afhankelijk van de bereidwilligheid van eigenaren van de privé parkeerruimte. Wij hebben geen middelen om openstellen van privé parkeerterreinen of -garages aan derden af te dwingen.	83

Niet een duurdere tweede parkeervergunning voor auto's, maar wel voor grotere voertuigen zoals campers of caravans.	We verdelen schaarse openbare ruimte. Als iemand die openbare ruimte wil gebruiken om privébezit te stallen, vinden we het billijk dat daar een vergoeding tegenover staat. Daarbij geldt ook dat we vinden dat wanneer iemand twee parkeerplekken wil gebruiken, daar een hogere vergoeding tegenover mag staan. Daarmee wordt ook het verschil in prijs tussen een plek op straat en een plek in een winterstalling kleiner. Zo zorgen we er op deze manier voor dat de openbare ruimte niet gebruikt wordt als camperstalling. Overigens voorziet de APV hier nu ook al in: het gebruik van de straat als (winter)stalling is onder de huidige regelgeving niet toegestaan.	17
In bestemmingsplannen moet opgenomen dat de bouw en het gebruik van nieuwe gebouwen om te wonen of te werken slechts is toegestaan wanneer voorzien is parkeer- en stallingsruimte voor auto's en fietsen zodat geen beroep hoeft te worden gedaan op de openbare ruimte.	Wij delen dit pleidooi en is zo opgenomen in de mobiliteitsvisie. Dit hebben we ook in de nieuwe parkeernormen opgenomen: een ontwikkelaar/corporatie moet zijn parkeerbehoefte (per definitie) oplossen op eigen terrein. Daarbij geldt een minimum- en een maximaantal te realiseren parkeerplekken. Dat minimum kan ook 0 zijn. Ook in die gevallen geven we géén vergunningen voor de openbare ruimte uit. Daarnaast zijn fietsparkeernormen vastgesteld in de beleidsregels over parkeernormen. In de Beleidsregel is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen voor de fiets minimaal nodig zijn voor nieuw- en verbouwinitiatieven (waarvoor een omgevingsvergunning nodig is). Ook wordt als eis gesteld dat het fietsparkeren bij nieuw- en verbouwinitiatieven op eigen terrein moet worden opgelost en niet in (omliggende) openbare ruimte.	83
De regelgeving rondom wonen stimuleert ontwikkelaars kleinschaliger te bouwen (onder 50m2) vanwege een lagere parkeernorm. Maar alsnog kunnen nieuwe bewoners een parkeervergunning aanvragen.	Dit is een bekend fenomeen en ons een doorn in het oog. Daarom hebben we in de nieuwe parkeernormen vastgelegd dat parkeren in principe altijd op eigen terrein moet worden gerealiseerd, en er geen (automatisch) recht geldt op een parkeervergunning in de openbare ruimte. In het geval van een klein appartement waar u over spreekt zou dan gelden dat bewoners geen straatparkeervergunningen kunnen kopen. Het college van B&W kan ze van dat recht uitsluiten. Het feit dat bewoners dan ergens komen te wonen waar ze én niet op eigen terrein kunnen parkeren, én niet voor een straatparkeervergunning in aanmerking komen is dan onderdeel van de overweging er wel of niet te gaan wonen. Ook kunnen we met quota gaan werken, zodat we nooit meer vergunningen uitgeven dan er plekken zijn. Dat is een verreikend besluit, omdat nieuwe bewoners op een wachtlijst komen. Zo ver zijn we nog niet.	15
De gemeente moet in de wijken parkeervakken reserveren alleen voor aanwonenden en bezoekers.	Parkeren alleen voor bewoners kennen we als 'vergunningparkeren'. Dat lijkt aantrekkelijk, maar is dat niet. Het betekent namelijk dat alléén bewoners op straat mogen parkeren – anderen mogen dat niet. Dat is niet de gastvrije stad die we (ook) willen zijn. Ook is handhaven in gebieden waar vergunningparkeren geldt nagenoeg onmogelijk: zo mag onze scanauto er niet rijden, en mag handhaving alleen gebeuren door politie en BOA's. Die hebben vaak ook andere prioriteiten. Daarbij geldt óók dat de inkomsten uit parkeren bijdragen aan de manier waarop we Groningen mooier, veiliger en beter maken. We betalen er bijvoorbeeld fietsenstallingen of de P+R-terreinen van.	56
In de Noorderplantsoenbuurt betaalt men tot 22.00, in de Oranjebuurt tot 18:00. Op basis waarvan worden de tijden bepaald en wordt dit gelijkgetrokken? De gedachte om een tweede vergunning per woning duurder te	We streven tegenwoordig naar een zoveel mogelijk eenduidig betaalvenster: helder voor bewoners én bezoekers. In het verleden is op een aantal plekken gekozen voor verschillende betaalvensters, om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de ervaren problematiek. Dat leidt tot waterbedeffecten, waar bewoners uit buurt A parkeren in buurt B, omdat ze zo geen vergunning hoeven te kopen en/of eigen parkeren doen op een (goedkopere) bezoekerspas. Als de wens er is in de buurt, zijn aanpassingen mogelijk. We hebben ervoor gekozen de tweede vergunning (voor één adres) duurder te	93

maken is redelijk voor een gezin maar niet voor huizen met dubbele bewoning. Een aparte regeling is wenselijk.	maken. Zo verdelen we schaarse (parkeer)ruimte eerlijk. Wanneer op één adres meerdere mensen (zonder onderlinge relatie) wonen, voorziet onze regelgeving daar (nog) niet in. Daarvoor zou maatwerk nodig (en mogelijk) zijn.	
Kunnen bewoners van de Noorderplantsoenbuurt blijven beschikken parkeervergunningen in de wijk?	We proberen ook de andere functies van de straat (fietsparkeren, stoepen, sporten, spelen, groen) de ruimte te geven. Daarom worden soms parkeerplekken opgeheven. De ruimte om dat te doen creëren we door bijvoorbeeld tweede vergunningen duurder te maken, bewoners van nieuwbouwcomplexen (met parkeerruimte op eigen terrein) geen straatparkeervergunningen toe te staan of met quota te werken, waardoor nieuwe aanvragers op een wachtlijst komen. Daarbij komen we niet aan bestaande rechten. We zullen dus geen bestaande parkeervergunningen afnemen.	93
Over hoeveel parkeerplaatsen beschikt de Noorderplantsoenbuurt nu, in 2030, 2035 en 2040? Indien niet, waarom niet?	De Noorderplantsoenbuurt beschikt volgens het parkeervakkenbestand van 2018 over 943 parkeervakken. Het is ons doel met de mobiliteitsvisie om andere functies van de straat de ruimte te geven. Daarom worden soms parkeerplekken opgeheven. Andere steden stellen daarbij soms kwantitatieve doelen. Zo wil Amsterdam de komende jaren 10.000 plekken opheffen. Dergelijke doelen stellen wij (nog) niet. We heffen plekken op waar dat kan, in overleg mét bewoners en de buurt.	93
Heeft de parkeergarage Circus nog een functie na de realisatie van de fietsstraat Korreweg?	Een fietsstraat is ook toegankelijk voor auto's dus de garage blijft met de auto bereikbaar. Hij dient als parkeerplaats voor de winkels erboven, en ook bewoners uit het Ebbingekwartier parkeren er. Zo blijft er in de Boterdiepgarage ruimte over voor binnenstadsbezoekers.	93
We hebben graag inspraak op de nieuwe parkeerplaatsen in de buurt van het kerkgebouw De Fontein	De gemeente spreekt graag met u over de bereikbaarheid van parkeerplaatsen in de buurt van het kerkgebouw	94
Er moeten voldoende invalidenparkeerplaatsen zijn op een transferium.	Als we signalen krijgen dat er onvoldoende gehandicaptenparkeerplekken op P+R-terreinen beschikbaar zijn, leggen we extra plekken aan.	99
Inspreker bepleit goede vindbaarheid en betaalbare parkeerplaatsen voor verenigingsgebouwen met een regionale functie zoals het Clubhuis voor Doven.	In principe moeten verenigingsgebouwen en clubhuizen zelf hun parkeeraanbod regelen (op eigen terrein). Er zijn natuurlijk ook locaties binnen onze gemeente waar parkeren op en aan de openbare weg probleemloos kan. Maar daar waar sprake van een hoge parkeerdruk en betaald parkeren is ingesteld, gelden de regels voor parkeren voor iedereen. Ook voor bezoek van verenigingsgebouwen door mensen die zelfstandig mobiel zijn. Als er veel mensen met komen met een gehandicapte parkeerkaart en er geen oplossing op eigen terrein, zoeken we uiteraard in afstemming met belanghebbenden naar mogelijkheden om algemene gehandicapte parkeerplaatsen in te richten.	99
Het probleem van wijkvreemd parkeren kan ook voorkomen worden door kentekenregistratie of stimuleren van carpoolen of en openbaar vervoer door	Als parkeren gratis is, is het niet mogelijk mensen te verbieden ergens te parkeren. Iedereen parkeert dan met het volste recht. Betaald parkeren biedt dus een stuur om andere parkeerkeuze te maken. We kunnen mensen dan bijvoorbeeld uitsluiten van straatparkeervergunning. Hoewel betaald parkeren geld oplevert, vloeit dat geld voor een deel ook weer terug naar de wijken. Met dat geld kunnen we bijvoorbeeld straten opnieuw inrichten of	109

werkgevers. Betaald parkeren is nu een belastingmaatregel om projecten te financieren.	verkeersveiliger maken. En de handhaving, gericht op minder parkeerdruk van wijkvreemd verkeer, wordt er mee bekostigd.	
Onderwerp: Lopen, toegankelijkheid en verkeersveiligheid		
Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Kijk verder dan het verbreden van voetpaden en looproutes naar bushaltes. Ook moet lopen verbonden worden met de beleidsvelden gezondheid, sport en ontspanning.	Dit staat ook in de visie. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker door meer variatie in activiteiten, functies en voorzieningen toe te voegen. Meer ruimte voor voetgangers draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie. Sport en ontspanning past prima in dit rijtje thuis. Handreikingen voor de wijze waarop dit verder vorm wordt gegeven staat in onze nieuwe Leidraad Openbare Ruimte. Ook hebben wij eerder een handleiding opgesteld met praktische aanbevelingen voor een aantrekkelijke, beweegvriendelijke en gezonde leefomgeving onder de noemer “Sporten, spelen, bewegen en ontmoeten in Groningen”. Beiden worden gebruikt bij het verder uitwerken van de openbare ruimte.	98
Ontwikkel en promoot wandelroutes buiten het centrum van de Stad. Formuleer in uw mobiliteitsvisie ook de ambitie om de Stad-Land verbindingen voor wandelaars te versterken, gebruikmakend van de bestaande hoogwaardige lange afstandspaden.	Er zijn reeds diverse partijen actief met het ontwikkelen en promoten van wandelroutes. Ook zijn er reeds diverse wandelroutes beschikbaar in Groningen en in de regio. Het Routebureau Groningen houdt zich bezig met route gebonden recreatie waaronder ook (ontwikkeling van) wandelroutes. De gemeente Groningen is één van de partners. Daarnaast is ook Marketing Groningen betrokken bij de promotie.	98
Gebruik een integrale Loopagenda of een Beleidsprogramma Voetganger voor het maken van een uitvoeringsprogramma.	Wij zien de voetganger als één van de belangrijke pijlers van deze mobiliteitsvisie. Ook in onze nieuwe Leidraad Openbare Ruimte staat de voetganger juist centraal. Op dit moment voorzien we niet in een aparte agenda of apart programma voor de voetganger maar integreren dit juist in bestaande plannen door de voetganger hierin vooraan te zetten.	98
Houdt rekening met ouderen en minder validen in al het drukke fietsverkeer en in de bereikbaarheid van de binnenstad.	Wij vinden het belangrijk dat iedereen meedoet. Ook in het verkeer. Wij zijn ons er bewust van dat sommige fietspaden overvol zijn en daarmee een hobbel voor minder vlotte gebruikers. We verbreden waar mogelijk onze paden. En doordat we kiezen voor meer 30 km/h wegen ontstaan ook meer kansen om fietsstraten te maken (fietspaden waar de auto te gast is). Zo ontstaat er meer ruimte voor fietsers en tussen snelle en langzame fietsers. Ook in de binnenstad proberen bijvoorbeeld door meer te sturen op problemen rond fietsparkeren om ervoor te zorgen dat er meer loopruimte komt voor voetgangers of mensen die minder ter been zijn. En we proberen afdoende invalideparkeerplaatsen op de juiste plekken in de binnenstad te leggen. Daarnaast werken we aan een integrale toegankelijkheidsagenda: samen met de Werkgroep Toegankelijk Groningen. Daarin benaderen we alle facetten van	13, 48, 60, 61, 99

	bereikbaarheid zoals de bereikbaarheid van de openbare gebouwen, sportvoorzieningen, openbare ruimte, verkeersomgeving en openbaar vervoer.	
Verbeter de fysieke inrichting van straten en trottoirs voor de (minder valide) voetganger	In de visie is opgenomen dat de openbare ruimte moet worden ingericht zodat zo veel mogelijk mensen zelfstandig mee kunnen doen en voor alle voetgangers toegankelijk is. De wijze waarop dit gerealiseerd wordt, is deels onderdeel van de uitwerking maar zal vooral ook in de uitwerking van plannen en herinrichtingen worden meegenomen. Om het belang van beheer en onderhoud extra te benadrukken voegen we dit toe aan de tekst in de mobiliteitsvisie onder 'voetganger'.	30, 79
De visie houdt geen rekening met de belangen van degenen die niet voldoende mobiel of fit zijn om lopend of fietsend overal te kunnen komen. Ten nadele van deze doelgroep zijn: 1) Geen OV-bereikbaarheid Grote Markt en Vismarkt en de suggestie dat bussen over Oost weer van de baan is 2) OV minder diep in de wijken 3) Hinder van directe autoverplaatsingen dwars door de stad. 4) Belemmeringen, gehinderd door gestalde auto's en fietsen en andere obstakels (in de binnenstad in bijzonder). 5) Shared space en uitbreiding daarvan. 6) Beschikbaarheid van gereserveerde parkeerplaatsen voor invaliden is belangrijk.	1) Na een lange geschiedenis van debat over bussen in de binnenstad zijn de bussen van de Brugstraat en verdwenen en verdwijnen ze binnenkort van de Grote Markt. Dit was na een zorgvuldige belangenafweging waarbij ook de bereikbaarheid voor minder mobiele bezoekers uitvoering aan bod is geweest. In 2017 en 2018 vond een pilot met de pendelbus plaats die door een groot gedeelte van de binnenstad reed. Er bleek onvoldoende animo in het gebruik. Ter vervanging van de bussen die niet meer op de Grote Markt zullen stoppen komt er nog pilot met dit keer een flexibele invulling in afstemming met de doelgroep. Mogelijke alternatieven die overwogen worden zijn scootmobiel-verhuur, inzet van stadsstewards of een vorm van taxivervoer. Bussen over Oost is niet van de baan. Er zal altijd busverkeer zijn maar wij sluiten niet uit dat enkele doorgaande lijnen op termijn doorschuiven naar de Oostersingel. 2) Regulier openbaar vervoer met grote bussen die laagfrequent en diep door de wijken en dorpen rijden neemt af. De bezettingsgraad is veelal te laag om dit soort verbindingen overeind te houden. De ervaring voor regulier OV leert dat met meer rechtstreekse en frequente routes verreweg de meeste reizigers bereid zijn een grotere afstand naar een halte af te leggen. Per saldo leidt dit tot meer OV-reizigers en dat is in het belang van bereikbaarheid van onze gemeente naar de toekomst. Voor de relatief kleine groep voor wie een grotere afstand tot de halte echt een belemmering vormt, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen al dan niet aansluitend op regulier OV. Hier hechten wij grote waarde aan. 3) Inherent aan deze principiële keuze om interwijk autoverkeer te ontmoedigen is dat iedereen met auto, uitgezonderd nood-, hulpdiensten, OV en kleinschalig (WMO) vervoer, soms indirecte routes kunnen rijden dan nu gewend. We zien het belang in dat je met de auto bijna overal kunt komen, zeker voor mensen die minder mobiel zijn en daarom auto afhankelijk, maar we vinden het niet vanzelfsprekend meer dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen. Vandaar de keuze voor een lagere rijnsnelheid binnen de stad en ook een aantal knips. 4) Eén van de doelen vanuit de mobiliteitsvisie is meer ruimte geven voor fietsers en voetgangers en toe te werken naar een meer toegankelijke openbare ruimte waardoor ook meer ruimte ontstaat voor mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel om zich te verplaatsen. En we zijn ook voornemens meer ordening aan te brengen in fietsparkeren op die plekken waar de doorgang belemmerd is onder meer gemotiveerd vanuit dit belang. Ook het wegnemen van niveauverschillen is bevorderlijk voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Blinden en	61, 83, 99

	slechtzienden hebben weer andere belangen dan rolstoelers. We zoeken naar een modus waarin het voor iedereen goed is. 5) Fietser én voetganger krijgen voortaan letterlijk en figuurlijk meer ruimte. Dat is ons devies. Dat gaat soms ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt en vraagt op steeds meer plekken dat de auto ‘te gast’ is. Op sommige specifieke locaties denken wij dat ontwerpen geïnspireerd op shared space een uitkomst kunnen bieden. Vanzelfsprekend staat bij deze overwegingen de veiligheid van iedere kwetsbare verkeersdeelnemers voorop. Het vraagt keer op keer maatwerk. 6) 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. Gezien de veelheid aan opmerkingen in deze trant hebben we paragraaf 4.2.2 Mobiliteit voor iedereen toegevoegd. In de daaropvolgende paragrafen wordt vervolgens bij verschillende thema’s los op ingegaan op mobiliteit voor iedereen.	
Rolstoel, scootmobiel, driewielfietsers, rollator rijders enz. moeten zo min mogelijk hinder ondervinden om aan de overkant te komen bij bruggen Van Starkenborghkanaal.	Dit wordt opgepakt in het project Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug (en op termijn ook voor de vervanging van de busbaanbrug). De projectgroep gaat samen met Rijkswaterstaat met de werkgroep in gesprek over de toegankelijkheid van deze bruggen.	99
Meer in het algemeen geldt dat de keuzes die in de visie worden gemaakt ongetwijfeld ook tot vormen van niet gewenst verkeersgedrag leiden waardoor, naast snelheidsovertredingen ook bijvoorbeeld sluipverkeer, fout parkeren en illegaal gebruik van busluizen toeneemt. Juist in een autoluwe omgeving, waarin bewoners daarop minder verdacht zijn, kunnen die onvoorziene gevolgen hebben. ‘Binnenwijkse’ verkeersveiligheid is in de visie nog een onderbelicht onderwerp.	In de mobiliteitsvisie is in hoofdlijnen omschreven op welke wijze wij de doorwaadbare stad vorm geven. In de doorwaadbare stad verlagen we de maximale snelheid op een groot aantal wegen in wijken. Juist daarmee verhogen we de verkeersveiligheid. Ook door deze lagere snelheid en het maken van knips willen we juist ongewenst sluipverkeer tussen en in wijken te verminderen. Bij de uitvoering van de doorwaadbare stad zal per ingreep met de buurt nauwkeurig gekeken worden welke mogelijke (neven)effecten (zoals door u omschreven) binnen de wijken kunnen optreden en of daarvoor aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook na de aanpassingen op basis van de doorwaadbare stad monitoren we zorgvuldig welke keuzes automobilisten zijn gaan maken en de bijbehorende verkeersveiligheid.	85
De concept visie was niet door alle hulpprogramma's voor blinden en slechtzienden bruikbaar. Hier graag aandacht voor bij de definitieve visie.	Wij dachten met de relatief eenvoudige opmaak van de concept visie hiermee aan voldaan te hebben en het spijt ons dat het toch niet goed heeft uitgepakt. Wij gaan ervoor zorgen dat de definitieve visie wel geschikt is voor dit soort hulpprogramma's.	99

Het verlagen van de snelheid neigt tot mengen van verkeersstromen, maar mengen is niet automatisch veiliger voor iedereen.	Op verschillende plekken in de visie is benoemd dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn, ook voor mensen die als gevolg van hun handicap of beperking zich minder makkelijk zelfstandig kunnen verplaatsen. In onze nieuwe Leidraad Openbare ruimte geven wij aan op welke wijze we hier concreet vorm aan willen geven.	99, 105
Leidt het beoogde mengen van verkeer op de rijbaan juist niet tot meer verkeersonveiligheid?	Op dit moment doen we nog geen uitspraken over op welke wegen we wel of niet meer verkeer gaan mengen. Bij de uitwerking van de doorwaadbare stad moeten we dit overwegen. Hierbij volgen we nauwgezet de landelijke ontwikkelingen ten aanzien van Gebiedsontsluitingswegen 30 km/h (GOW 30) en eventuele nieuwe richtlijnen voor de inrichting hiervan. Overigens is een belangrijke aanleiding voor het verlagen van de maximumsnelheid juist het verbeteren van de verkeersveiligheid en terugdringen van letselongevallen. In de huidige situatie ontstaan nu ook knelpunten op vrij liggende fietspaden. Doordat er in toenemende mate sprake is van verschil in massa en/of snelheid tussen fietsers onderling kunnen ook onveilige situaties ontstaan.	105
Er verdwijnen steeds meer bussen uit het hart van wijken en dorpen en ook het centrum van de stad. Daarom is extra belangrijk dat OV knooppunten goed voorzien van goede en overdekte wachtruimten en oriëntatie punten zoals geleide lijnen voor blinden en slechtzienden. Deze knopen zijn ook van belang zijn als overstappunt van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer zoals wijktaxi's en buurtvinder.	Wij delen de analyse van deze inspraakreactie dat overstappunten belangrijker worden. In de mobiliteitsvisie noemen wij dit soort overstappunten hubs. Op een hub vindt de reiziger allereerst een hoogwaardige halte voor het OV met veel en frequent arriverende bussen of treinen. Daarnaast zijn hier fietsenstallingen, haltes van de hubtaxi of andere vormen van vraagafhankelijk vervoer, standplaatsen voor taxi's en andere vormen van deelmobiliteit. 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. Dar onderschrijven wij het belang van geleidenlijnen en oriëntatiepunten voor blinden en slechtzienden op deze knooppunten. Om de ontwikkeling van de hubs gestructureerd aan te pakken, stellen we in 2022 een routekaart hiervoor vast.	99
Bezoekers van de stad moeten goed geïnformeerd worden over (invalide)parkeren rondom en in de stad en ook over WMO-vervoer en OV-informatie	Deze informatie is beschikbaar. Op de website van de gemeente Groningen is een interactieve kaart met hierop de locaties van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Informatie over WMO vervoer is beschikbaar via de website van Wij Groningen. Een overzicht van de toegankelijkheid van haltes is te vinden via Haltescan. Mocht een toekomstige situatie daar aanleiding voor geven dan zullen wij aanvullende informatie beschikbaar stellen.	99
Krijgen inwoners met een beperking, van de stad een ontheffing om de stad in te rijden en naar hun huis te komen?	Waar nodig zullen wij met oplossingen komen om de toegankelijkheid van de stad voor inwoners met een beperking te waarborgen. Op dit moment is nog niet te zeggen of en op welke wijze dit vorm zal krijgen.	99
Brommobielen, de zgn. 45 kilometer autootjes verdienen speciale aandacht. Hoe moeten zij zich nog bewegen in de Stad als het verkeer van de ene wijk naar de andere wijk ontmoedigd wordt. Gebruik maken van de ringweg kan niet.	Gebruikers van een brommobiel moeten gebruik maken van de rijbaan en mogen niet over het fietspad. Wanneer gemotoriseerd verkeer ter plaatse van een knip niet verder kan of mag rijden dan geldt dit dus in beginsel ook voor gebruikers van een brommobiel. Dit is een punt dat nadere uitwerking. Overigens dient een brommobiel niet te worden verward met een gehandicaptenvoertuig. Zij kunnen ter plaatse van knips gebruik maken van hetzelfde weggedeelte als de fietsers.	99

Onderwerp: Elektrisch en duurzaam vervoer

Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Het verbod op fossiele brandstofvoertuigen voor de binnenstad in 2030 komt te vroeg. Hoe kunnen mensen met een kleinere portemonnee mee in deze transitie naar duurere voertuigen?	De verwachting is dat vanaf 2030 er geen nieuwe auto's meer verkocht mogen worden op benzine of diesel en in 2050 er helemaal geen voertuigen meer mogen rijden op fossiele brandstof. Daarnaast zien we dat de autofabrikanten razendsnel overschakelen naar het aanbieden van elektrische modellen en ook steeds meer richting het betaalbare segment. Wij delen met u dat 2030 bij nader inzien te ambitieus is om voor de binnenstadsbewoners en bezoekers om een zero emissie eis te stellen. Toch menen wij dat het past de gemeente die ambitie heeft om in 2035 CO2 neutraal te zijn om vooruit te lopen op 2050. Wij hanteren daarom nu 2035. Dat is 5 jaar na de laatst verkochte nieuwe fossiele brandstof auto en wetende dat er dan ook levendige markt van betaalbare elektrische auto's bestaat. Wij gaan niet individueel bezit van elektrische auto's subsidiëren. Wanneer er sprake is van subsidies gaat het via rijksregelingen zoals gunstige belastingvoorwaarden en aanschafsubsidies.	17, 60, 103
Er is te weinig aandacht voor goederenvervoer naar de binnenstad; zero-emissie voor per 2025 is niet haalbaar	Voor logistiek verkeer in en naar de binnenstad is een afzonderlijke visie opgesteld die onderdeel uitmaakt van de Integrale Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg. De visie Ruimte voor Zero-Emissie Stadslogistiek is door de gemeenteraad vastgesteld in maart 2021. Hierin is onder meer vastgelegd dat het venstertijdgebied voor bestel- en vrachtverkeer wordt uitgebreid in 2022 en dat de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025 in werking treedt. Voor de zero-emissiezone geldt een landelijke overgangsregeling waarin is vastgelegd dat bestaande bestelbussen tot 2027 en vrachtwagens tot 2029 in de zone mogen rijden mits aangedreven door EURO VI verbrandingsmotor. In 2022 wordt nieuw ontheffingenbeleid vastgesteld met onder welke voorwaarden de gemeente ontheffingen kan verlenen voor noodzakelijke of gewenste leveringen/activiteiten. De evenementen- en cultuursector wordt in het ontheffingenbeleid meegenomen.	49
Met instellen van emissievrij vervoer in 2030 in de binnenstad leg je binnenstadsbewoners weer extra eisen op ten opzichte van alle andere Groningers.	Bij nader inzien beoordelen wij 2030 als te ambitieus om de zero-emissie eis te stellen. Toch menen wij dat het passend is om ambitie te hebben in het stellen van CO2 neutraliteit om vooruit te lopen op 2050. Wij hanteren daarom nu 2035. Dat is 5 jaar na de laatst verkochte nieuwe fossiele brandstof auto en wetende dat er op dat moment ook een levendige markt van betaalbare elektrische auto's bestaat. De binnenstad fungeert daarmee als voorbeeld zoals dat het doet op meerdere vlakken als het gaat om het creëren van een fijn leefklimaat met een schone lucht. Wij beoordelen deze termijn als redelijk voor autobezitters.	55
Ondanks dat fossiele brandstofauto's niet meer verkocht worden na 2030 is de verwachting dat ze nog wel tot na 2050 op de openbare weg te vinden zullen zijn.	Europese en landelijke wetgeving die nu in voorbereiding is zet in op een verbod van verkoop van nieuwe fossiele brandstof auto's in 2030 en een verbod om ermee te rijden in 2050.	103
Het is niet haalbaar (voor hulpdiensten) om voor 2030 overgeschakeld te zijn naar volledig	We houden uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor hulpdiensten. We kijken in eerste instantie naar de landelijke uitzonderingen voor hulpverleningsdiensten. Als er in 2025 geen landelijke oplossing blijkt te zijn en er geen	105

emissievrije voertuigen. Daarom is een ontheffing voor de hulpdiensten noodzakelijk.	geschikte zero-emissie voertuigen beschikbaar zijn, gaan we lokaal passende maatregelen nemen in het ontheffingenbeleid. Daarover zal in 2023 en 2024 meer duidelijk worden. We houden daarbij rekening met de beschikbaarheid en betaalbaarheid van zero-emissievoertuigen.	
Wij verwachten niet dat de uitbreiding van het venstertijdengebied leidt tot vermindering van de overlast en de schade die te grote vrachtauto's aanrichten in de openbare ruimte. Om de verkeersdruk van het logistieke vrachtvervoer in de binnenstad te beheersen moet onderzocht worden of één of meer 'bodenterreinen' rond de stad ten behoeve van overslag op kleinere vervoersmiddelen tot de mogelijkheden behoort.	Wij verwachten dat door de uitbreiding van het venstertijdengebied voor bestel- en vrachtverkeer er minder overlast zal optreden. De overlast is niet geheel te voorkomen; de functies in de stad hebben bevoorrading nodig en ook diensten. Juist in de middag en avond verwachten wij dat er een merkbaar effect optreedt voor wat betreft vermindering van de overlast door logistiek verkeer. We stimuleren en faciliteren initiatieven voor logistieke hubs.	83
Een onderzoek naar de capaciteit van binnenstad om alle stedenbouwkundige functies van bewoners, economie, binnenstadbezoek een goede plek te geven is nodig. Hoeveel ruimte is beschikbaar voor verkeerdoeleinden en voor logistiek, bijzondere groepen zoals gehandicapten en bewonersverkeer. De ruimte die overblijft kan gebruikt worden voor het verbeteren van de openbare ruimte en het gebruik door voetgangers en fietsers.	Voor alles wat wij keuzes en besluiten in de binnenstad is dit vraagstuk de kern van alle afwegingen en werkzaamheden die wij doen voor de binnenstad. Daarbij is de binnenstad het drukste en complexste stuk binnen onze gemeente. Een alles omvattend antwoord is er niet en komt ons inziens ook niet eenduidig uit zo'n onderzoek. Binnenkort brengen wij een update uit van de binnenstadsvisie. Overigens delen wij niet de analyse dat een kwalitatieve openbare ruimte het restant is na het toedelen van alle andere functies. Wij zetten een kwalitatieve hoge de openbare ruimte juist gelijkwaardig op de agenda en niet als sluitpost.	83
Worden alle auto's ook elektrisch?	Ja op termijn worden auto's emissievrij waarbij batterij elektrisch rijden de norm wordt zeker voor personenauto's.	29
Prefereer laden buiten de stad bij snellaadstation boven laden in drukke en woonstraten. Het plaatsen van laadinfrastructuur in straten met een beschermd stadsgezicht is ook ongewenst.	Om elektrisch rijden te stimuleren is het van belang dat bewoners nabij hun huis kunnen opladen. Het niet in de buurt kunnen laden van de auto is één van de belangrijkste redenen om geen elektrische auto aan te schaffen. Elektrisch opladen is wezenlijk anders dan het tanken van fossiele brandstoffen omdat er meer tijd voor nodig is. Ook snelladen, zeker het volledig opladen van een auto, kost verhoudingswijs veel tijd ten opzichte van brandstoftanken. Er is bij elektrische rijders sprake van een mix tussen snelladen en 'gewoon' laden in je woonbuurt of op je eigen oprit. Gewoon laden is veelal de basis voor het reguliere autogebruik. Opladen wanneer je auto toch al geparkeerd staat nabij je huis of je werk is ook het efficiëntst. Tussendoor snelladen is meestal additioneel voor de echt lange ritten. En snelladen is minder goed voor de levensduur van een accu. Een snellader heeft ook een grotere impact op het	103

	energienetwerk dan een reguliere laadpaal en het is daarom ook voor het energienet niet aan te raden om in te zetten op het reguliere gebruik van snelladers door bewoners. Ten aanzien van het beschermen van stadsgezicht geldt dat de laadpaallocaties voldoen aan de eisen uit onze plaatsingsleidraad openbare laadinfrastructuur. Daarbinnen zijn wij onder andere terughoudend met laadpalen nabij cultuurhistorische gebouwen. En tot slotte is nog ongewis hoe de techniek van laadpunten zich ontwikkeld waarbij niet uitgesloten is dat laadpunten in de toekomst minder prominent in het straatbeeld zijn dan de huidige laadpalen. Kortom wij ondersteunen de noodzaak van een ruim dekkend netwerk van snelladers maar wel altijd in combinatie met een dekkend netwerk van gewoon laden in onze woonbuurten en bij bedrijven.	
Het is beter om exploitatie van laadpalen aan de markt te laten dan dat de gemeente het in eigen beheer neemt.	Laden op privéterrein, bij bedrijven, grootschalige detailhandel of bij tankstations is vanzelfsprekend een marktactiviteit. Voor laden in onze openbare straten en op openbare parkeerplaatsen is een grijs gebied. Als gemeente hebben er veel werk van. Wij zijn de bepalende partij waar, hoeveel en tegen welke condities laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst. Bij misstanden in gebruik van laadpalen handhaven wij. Ook voor klachtenafhandeling over laadplekken maakt de gemeente kosten. De gemeente als hoeder van, vaak al schaarse, openbare ruimte is voor diverse aspecten rond laadpalen de primair verantwoordelijke partij. Tegenover die inzet staan geen opbrengsten. En wij zien dat de markt soms van commercieel belang minder snel uitbreidt dat wij van maatschappelijk belang wenselijk vinden. Wij onderzoeken daarom momenteel welke mogelijkheden er zijn om dit naar de toekomst anders in te richten.	103
De gemeente wil het ontstaan van openbare waterstofpunten stimuleren. Waterstofvulpunten zijn alleen interessant voor vrachtvervoer en niet voor particulieren.	Wij delen deze analyse grotendeels. Voor gewone personenauto's is de verwachting dat batterij elektrisch rijden de norm wordt. Voor vrachtwagens, veel rijders, onze eigen bijzondere voertuigen en openbaar vervoer bussen kan waterstof wel een cruciale rol spelen. Deels organiseren bedrijven het tanken van waterstof wellicht zelf. Toch zal ook in die markt er nog behoefte zijn aan openbare waterstofpunten.	103
Een gezamenlijke aanpak als overheden van de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor elektrische auto's is belangrijk. En zorg bij het bevorderen van het ontstaan van waterstofvulpunten (door private partijen) dat deze zo mogelijk ook openbaar toegankelijk zijn.	Wij overwegen om in de toekomst niet meer via het concessiemodel een marktpartij openbare laadpalen te laten realiseren en exploiteren in onze gemeente. Maar naar een constructie te gaan waar de gemeente meer invloed op en revenuen van de laadinfrastructuur. Daarbij merken wij op dit alleen gaat om laadpalen die in de openbare ruimte staan. De soms schaarse openbare ruimte waar wij als gemeente al veel functies een plek geven of willen geven. Het gaat dus niet om (snel)laden bij tankstations en eigen terrein van particulieren bedrijven en bij bijvoorbeeld detail handel. Op dit moment verkennen we de mogelijkheden en dat doen wij samen met de provincie(s). Komend jaar wordt duidelijk welke vorm dat krijgt. Ten aanzien van waterstofpunten schrijven we in de visie dat we stimuleren dat er ook openbare waterstofvulpunten ontstaan.	106
Logistiek over spoor en water is niet per se emissievrij	Logistiek over spoor en water is inderdaad niet per definitie emissievrij. Het is over het algemeen wel schoner en efficiënter voor grote en zware transporten. Het ontlast ook nog eens de druk op het wegennet doordat daar dan minder vrachtwagens hoeven te rijden.	103

Onderwerp: Overig; anders reizen, geluidsoverlast, verkeersmanagement, definities en participatie

Reactie Inspreker	Reactie Gemeente Groningen	Contactnr
Waarom is de enquête gehouden pas na het vrijgeven van de concept visie? De antwoorden op de enquête via Groningen Gehoord waren kennelijk niet relevant voor het maken van de concept visie.	Van 28 april tot 1 juni 2020 is met een online campagne inwoners en ondernemers gevraagd mee te denken over de toekomst van mobiliteit in onze gemeente. Het doel van deze ophaalronde was inzicht te krijgen in wat er leeft aan ideeën, suggesties en knelpunten als het gaat om (toekomstig) beleid voor mobiliteit. De uitkomst is betrokken bij het opstellen van de concept visie. De samenvatting van deze campagne is bijgevoegd bij onze brief <i>‘Voortgang Mobiliteitsvisie’</i> aan de gemeenteraad op 28 oktober 2020 en is terug te vinden op https://gemeente.groningen.nl/groningen-goed-op-weg. Via het inwonerspanel Groningen Gehoord tussen 28 april tot 17 mei 2021 hebben wij de hoofdlijnen uit de concept visie aan de hand van stellingen en voorgelegd aan een grote groep bewoners. Ruim 7.000 mensen hebben de enquête ingevuld wat een adequaat beeld geeft van de mening van onze inwoners over het voorgenomen beleid in de concept visie. De resultaten geven een inzicht in hoe onze inwoners aankijken tegen dit voorgenomen beleid. Het wordt net zoals de inspraaknota aan de gemeenteraad verstrekt om te betrekken bij de besluitvorming over de visie. Wanneer de enquête substantiële afwijzing laat zien van een hoofdlijn uit de concept visie dan zou dat aanleiding zijn geweest om dat onderdeel te heroverwegen in de definitieve visie. De uitkomsten van enquête hebben niet een dergelijk kritisch punt opgeleverd.	83
Covid 19 laat zien dat thuiswerken een grotere positie kan innemen dan we voorheen konden voorstellen. Dit biedt kansen naar de toekomst om daadwerkelijk iets te doen om het vervoersvolume vooral de spitsen af te vlakken. Voor 40% van de Groningse economie is online werken en studeren geen optie. De inspreker had verwacht dat dit getoetst is aan de omstandigheden in Groningen. Alleen dan kan een indruk worden verkregen van het mogelijke effect.	Ook wat ons betreft, is het ook niet vanzelfsprekend dat we na de Corona crisis, wanneer de samenleving nauwelijks of geen beperkingen meer kent, terugkeert naar de traditionele reispatronen. Een nieuwe balans waarin we minder of op andere momenten reizen is nodig. Een niet-gemaakte reis hoeft immers niet duurzamer te worden gemaakt. Onze wegen slibben minder snel dicht. Bussen en treinen raken in de spits minder snel vol. Er is meer ruimte op de fietspaden. Wij delen dus de constatering van de inspreker. Ook delen wij het besef met de inspreker dat thuiswerken en -studeren voor grote delen van de economie dan geen gemeengoed zal worden. Daarom zijn en blijven we met onze stakeholders methodes zoeken om hier vorm aan te geven. In de visie geven we aan geen zwart-witoplossingen te willen maar daar waar dat kan dat we meer flexibiliteit creëren in het thuiswerken en -studeren. Het is te vroeg om met alle onzekerheden hieromtrent nu al concrete verwachtingen over uit te spreken tot hoever dat binnen onze Groningse context kan. delen dus niet de analyse van inspreker dat we dit al in deze visie hadden kunnen doen.	55
Inspreker raadt aan tevens een scenario met een blijvende aanwezigheid van corona uit te werken nu er signalen zijn dat de pandemie een endemisch karakter lijkt te hebben.	De toekomstige invloed van corona op het functioneren van de samenleving is koffiedik kijken. Tijdens het opstellen van deze visie was de verwachting dat corona op enige moment helemaal onder controle gebracht kon worden en dus hebben we gekozen uit te gaan van een samenleving waarin reizen geen beperkingen kent. Wel zijn wij ervan uitgegaan dat met name de versnelling van en gewenning aan thuiswerken en -studeren gedeeltelijk blijvend is en wij niet meer helemaal terug keren naar reispatronen van voor Corona. Maar ook daarvoor zijn de gefundeerde studies in welke mate dat optreedt nog nauwelijks beschikbaar. En wij zien bijvoorbeeld aan de filecijfers dat deze weer	103

	toenemen en oude waarden in beeld komen en ook in het OV is herstel in reizigersaantallen zichtbaar. Als wij een scenario schetsten van hoe de samenleving functioneert met een endemische aanwezigheid van corona dan is het wederom koffiedik kijken in welke mate maatregelen van kracht blijven en in hoeverre reisgedrag zich daarop aanpast. Wij blijven daarom een scenario voor 2040 hanteren waarin in principe weer vrij en ongehinderd gereisd kan worden.	
Doe meer aan geluidsoverlast van motorverkeer.	In deze visie schetsen wij een beeld van de gewenste mobiliteit op de lange termijn in onze gemeente en wat nodig is om dat te bereiken. In algemene zin verwachten wij dat dit zal leiden tot een vermindering van geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer. Het aanpakken van excessen zoals geluidsoverlast door specifieke individuele motorrijders kan in overleg met de handhavende instanties (politie) worden opgepakt	26, 43
Ontwikkel een visie op luchtvervuiling, want steeds meer hinder van o.a. BBQ's in het Noorderplantsoen.	Luchtvervuiling van houtstook en barbecues en het opstellen van een visie hierop valt buiten de scope van de mobiliteitsvisie en wordt hier dan ook niet in meegenomen.	26
De concept visie besteed aandacht aan milieukwaliteit, maar een onderbouwing van de noodzaak voor vermindering van uitstoot van uitlaadgassen ontbreekt. Over akoestische belasting zegt de visie nog minder.	Nergens in onze gemeente overschrijden wij de geldende (Europese) normen voor luchtkwaliteit. Daarmee is verminderen van luchtvervuiling door verkeer niet een bepalende doelstelling in tegenstelling tot veel steden in de Randstad die niet voldoen aan deze normen. Dat laat onverlet dat wij wel na streven de uitstoot van schadelijke stoffen kleiner te maken. Onder andere de voorgenomen lagere snelheden door het instellen van meer 30 km/h in de bebouwde omgeving, de inzet op voetgangers en fietsers en het stimuleren van een spoedige de transitie naar emissievrije voertuigen dragen bij aan het verminderen van uitstoot door wegverkeer. Een vergelijkbare argumentatie geldt ook voor geluidsbelasting.	83
Drie doorgaande verkeersroutes zijn op dit moment tijdelijk afgesloten en al het verkeer moet via Van Iddekingeweg. Is er wel gedaan aan afstemming?	De visie gaat over waar we op de lange termijn willen staan met het verkeerssysteem in onze gemeente en vormt daarmee de lange termijn agenda voor nieuwe projecten en maatregelen gaat niet in op tijdelijke bereikbaarheidsvraagstukken. Uiteraard geldt dat wij bij de tijdelijke verkeersoverlast door werkzaamheden en de optelsom van meerdere werkzaamheden willen minimaliseren.	35
Heel de Weijert is één grote verkeerschaos	We nemen deze reactie in acht.	46
De tekst in de derde zin van paragraaf 4.24 loopt niet goed	Bedankt voor het opmerken. De tekst in deze zin is verbeterd.	58
In de kaartjes staat de verkeerde wijknaam bij Paddepoel	Bedankt voor deze constatering. Het kaartje is aangepast	86
Aanbod UNESCO Chair Futures Literacy, Hanzehogeschool bijdrage te leveren aan het invulling geven aan de dialoog met de inwoners van Groningen.	Dit is een vorm van acquisitie op een inspraakformulier om reactie op te halen op een concrete beleidsnota. In het kader van deze visie en de fase waarin de visie zich bevindt heeft dit aanbod geen toegevoegde waarde.	68

Wat wordt onder het begrip binnenstad verstaan?	In de mobiliteitsvisie wordt een begrippenlijst opgenomen. Hierin wordt het begrip binnenstad nader toegelicht. Met de binnenstad bedoelen we de binnenstad zoals gedefinieerd in onze omgevingsvisie The Next City. Het gaat grofweg om het gebied tussen het verbindingskanaal (hoofdstation), Noorderplantsoen en Petrus Campersingel. Als in de visie een ander gebied wordt bedoeld, dan wordt dit expliciet benoemd.	80
Definieer de verkeersbegrippen die in de tekst staan	Op basis van meerdere vragen over de betekenis van meerdere concepten en begrippen in de visie hebben wij een begrippenlijst toegevoegd.	80, 93
Los sluiproutes door Meerstad. En wordt er overwogen om een alternatieve fietsroute te maken over de zuidkant van de sluis? Hoe kan dorpsbelangen participeren in deze uitwerking nu en in de toekomst?	De gemeente neemt bewoners en bewonersorganisaties mee in de te nemen besluiten over keuzes rondom infrastructuur door middel van een participatie- en inspraaktraject. Bureau Meerstad en de gemeente is in gesprek met deze inspreker om deze overwegingen mee te nemen.	74
Het palet aan vervoersknelpunten en oplossingen is aan constante verandering onderhevig. Goede monitoring en aandacht voor tijdige bijsturing is noodzakelijk. Het voorstel is om een panel op te richten van bewoners, deskundigen en bestuurders om mee, door en tegen te denken. Een structureel inspraaktraject gericht op het leefbaar en bereikbaar houden van onze stad.	Wij vinden het belangrijk dat onze inwoners bij onze plannen betrokken zijn en dat er op diverse manieren kan worden meegedacht en meegepraat. Daarvoor bieden wij met dit soort visies veelal gelegenheid om in de voorfase mee te denken, zoals bijvoorbeeld met onze campagne Groningen Goed op Weg in mei en juni 2020. Ook met het inspraaktraject op de concept visie proberen we op te halen hoe er tegen voorgenomen beleid aan gekeken wordt. Daarnaast voeren wij via ons netwerk van gebiedsteams het gesprek met bewoners en proberen wij organisaties aan te haken op ontwikkelingen. Vergelijkbare structuren zijn er met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen, onder andere via Groningen Bereikbaar. Ook houdt de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, een onafhankelijke groep bewoners met interesse in mobiliteit, bereikbaarheid en de stedelijke ontwikkeling ons regelmatig een spiegel voor. Tevens geldt dat veel onderdelen uit de mobiliteitsvisie in deelvisies of deelprojecten een vervolg krijgen waar ook besluitvorming door de raad op volgt. Dat gaat inclusief participatietrajecten met bewoners en belanghebbenden. Daarnaast houden we via ons panel Groningen Gehoord regelmatig enquêtes over (sub)thema's uit de mobiliteitsvisie. Ondanks de waardering voor de creatieve suggestie zien wij op dit moment geen aanleiding om nog een nieuw panel in te richten.	85
Er missen cruciale onderdelen van het verkeersplan CoCreatie Paddepoel Selwerd en Tuinwijk in de visie. Ga opnieuw in gesprek met de makers van dit plan om de mobiliteitsvisie op een acceptabel niveau te brengen.	Wij hebben gedegen het verkeerplan PST vanuit CoCreatie bestudeerd. Meerdere keren is met vertegenwoordigers vanuit de wijken hierover gesproken zowel in aanloop naar het opstellen van de concept mobiliteitsvisie als direct na het uitkomen van de visie. Wij hebben toegelicht waarom we uiteindelijk op onderdelen andere keuzes maken dan het verkeersplan PST. Dit is gemotiveerd vanuit onze verantwoordelijkheid voor het functioneren van een OV systeem in bredere context en door onze inzet om interwijkverkeer voortaan echt tot een minimum te beperken. De hoofdlijn uit de concept mobiliteitsvisie leggen wij ongewijzigd in de definitieve visie voor aan de gemeenteraad. Echter, voor zowel de OV bereikbaarheidsstudie naar Zernike, het opstellen van een routekaart OV 2040, planuitwerkingen rond Eikenlaan/Iepenlaan als het creëren in de toekomst van een beter verblijfsklimaat rond Winkel Centrum Paddepoel e.d. zullen wij de komende jaren regelmatig overleg zoeken met de wijken.	86

Teleurstelling dat in het voortraject met alle grote verkeersaantrekkende instellingen is gesproken maar niet met Cosun Beet Company. Deze partij genereert veel verplaatsingen in Hoogkerk.	Met alle (grote) partijen hebben wij regelmatig gesprek, zo ook met Cosum Beet Company. In het kader van de mobiliteitsvisie zien dat nieuwe beleid vooral impact heeft de manier waarop we naar grote publiekstrekkingen als de Hanze hogeschool, UMCG en RUG naar bezoekers, forenzen en studentenverkeer kijken. Ten aanzien van de Suikerbietenfabriek in Hoogkerk geldt dat de visie hier niet een nieuwe lijn ontwikkeld en dat de onderlinge inzet bekend is.	97
Net als nu is een goede en nauwe samenwerking tussen de provincie, OV-bureau Groningen Drenthe, Regio Groningen-Assen en Groningen Bereikbaar bij de uitwerking van het beleid belangrijk.	Mobiliteit is bij uitstek een thema dat niet ophoudt bij onze gemeentegrens en zelfs niet bij onze provinciegrens. Wij werken daarom al jaren nauw samen met de provincies en de binnen de regio Groningen Assen met omliggende gemeenten. Ook deze overheden hebben en maken mobiliteitsplannen voor de toekomst. We zien daarin overigens veel consensus over de opgaven en ook de oplossingen. Die nauwe samenwerking zetten wij uiteraard door.	106

Bijlage I. Contactnummers Insprekers

Contactnummers 1 tot en met 82 + 109 en 110 zijn inspraakreacties op persoonlijke titel. Deze zijn geanonimiseerd.

Contactnummers 83 tot met 108 + 111 en 112 zijn inspraakreacties namens (belangen)organisaties. Deze zijn wel openbaar. Hieronder staan de contactnummers met bijbehorende organisaties vermeld.

Contactnummer	Organisatie	Contactnummer	
83	Wijkvereniging A Kwartier	100	Wijkcomité Helpman
84	Belangenvereniging MEER-dorpen	101	Wijkoverleg Vinkhuizen
85	Bewonersorganisatie De Hunze / Van Starckenborgh	102	Wijkraad Corpus den Hoorn
86	CoCreatie Paddepoel	103	Wijkraad Schildersbuurt
87	Coöperatie Woldwijk	104	UMCG
88	Fietzersbond	105	Hulpdiensten
89	Gerrit Krolbrug Comité	106	Provincie Groningen
90	GoeieBuurt	107	Oranjebuurt
91	Huisartspraktijk Andeweg	108	Werkgroep Popdijkema Weg
92	Nijestee	111	Bewonersorganisatie Oosterparkwijk, Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost en Woonschepen Oosterhamrikkanaal
93	Buurtvereniging Noorderplantsoenbuurt	112	Wijkraad Paddepoel
94	De Protestante Wijkvereniging De Fontein		
95	Rover		
96	Stichting Freedom of Mobility		
97	VWH Hoogkerk		
98	Wandelnet		
99	Werkgroep Toegankelijk Groningen		