

Onderwerp Concept Mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente’

Steller Eric van Huissteden

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8759 Bijlage(n) 5 Ons kenmerk

Datum Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Nieuwe keuzes

Met het verkeerscirculatieplan 1977 durfden we in Groningen als allereerste in Nederland het aan om het roer om te gooien. Schone lucht, plek voor ontmoeting, groen en bomen, genieten van terrassen, fijn comfortabel lopen etc. stond destijds allemaal onder druk door het groeiend (auto)verkeer. Daarom namen we in één klap rigoureu afstand van overal en altijd auto's in de straten van de binnenstad. Zo transformeerde de binnenstad tot de levendige ‘huiskamer’ die het nu is voor stad en regio.

In de decennia daarna hebben we consistent in de geest van het VCP verder gewerkt en bijvoorbeeld met succes fietsers helemaal op één gezet. Met de concept mobiliteitsvisie die nu voorligt willen we opnieuw noodzakelijke en verregaande veranderingen in ons verkeerssysteem doorvoeren. We kijken ver vooruit en maken keuzes die een nieuw kantelpunt in de geschiedenis van het Groningse mobiliteitsbeleid markeren. Met het vaststellen van de definitieve mobiliteitsvisie in het najaar zet Groningen een grote stap om de aantrekkelijkheid van onze stad en dorpen op alle facetten te versterken, een helder toekomstperspectief om naartoe werken.

Noodzaak

De aanhoudende groei van inwoners en banen in Groningen leidt tot een toenemende verkeersdruk. Als we niks doen verslechtert de bereikbaarheid en de leefkwaliteit van onze gemeente en onze stad in het bijzonder. In de manier waarop wij onze mobiliteit organiseren moeten we dus duidelijke keuzes maken om die groeiende behoefte aan mobiliteit goed op te vangen. Dit opvangen is immers voorwaarde om de groei aan te kunnen en economisch, sociaal en cultureel te functioneren. Tegelijkertijd is het van groot belang dat we ervoor zorgen dat we die groeiende vraag naar mobiliteit wel zo organiseren dat een uitstekend leefklimaat in onze wijken en dorpen behouden blijft en zelfs verbetert.

En er zijn veel nieuwe ontwikkelingen binnen mobiliteit die nog geen plek hebben in ons beleid. Twee jaar geleden deed dit de vraag rijzen of we met deze uitdagingen die op ons afkomen nog ver genoeg vooruitkijken. Daarom kondigden wij in november 2019 een nieuwe integrale mobiliteitsvisie aan. Nu is het concept van deze visie gereed.

Nieuwe visie

We hebben de ‘concept mobiliteitsvisie, Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente’, het ‘concept netwerk Doorwaadbare stad 2040’ en de bijlagen ‘Addendum Oosterhamrikzone’, ‘Addendum Verkenning autoknip Eikenlaan’ en ‘Addendum Resultaten verkeersmodel’ bij deze brief gevoegd. In de concept visie zetten we een stip op de horizon: hier willen wij met de mobiliteit in onze gemeente in 2040 staan. Daarbij kijken wij anders naar de toekomst van ons autonetwerk. Dit is uitgewerkt in ‘concept netwerk doorwaadbare stad 2040’.

De concept mobiliteitsvisie geeft aan welke opgaven wij zien op gebied van mobiliteit en hoe wij menen dat deze opgelost moeten worden. Daarbij staan wij aan de vooravond van duidelijke keuzes die er allemaal op gericht zijn dat Groningen ook in de toekomst bovenaan het lijstje van de gezondste fysieke leefomgeving van Nederland staat. En dat Groningen een bruisende stad blijft met een bloeiende economie voor de hele regio.

Leefkwaliteit, ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer

Om te anticiperen op die groeiende stad is een keuze dat wij prominent kiezen voor de leefkwaliteit en daarmee verder afscheid nemen van de autologica bij het vormgeven van onze openbare ruimte. Nog steeds zijn te veel straten ingericht vanuit het perspectief van de auto, terwijl we juist andere vervoerswijzen willen omarmen. Van oudsher is binnen Groningen de fiets al de slimste en snelste manier om je te verplaatsen. Nu geven we ook de voetganger ruim baan. Fietser én voetganger letterlijk en figuurlijk alle ruimte geven is de toekomst. Dat gaat ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt.

Het loslaten van de autologica omarmen we nu op veel meer plekken in onze gemeente. Zo brengen we de maximumsnelheid voor autoverkeer terug naar 30 km/u op bijna elke weg binnen de bebouwde kom. 30 km/u wordt de norm en 50 km/u de uitzondering. Dat doen we ten behoeve van onder andere de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Verder gaan we verkeersstromen vaker mengen en verminderen we het aantal geparkeerde auto's op straat. Dat vergroot de verkeersveiligheid én zo creëren we de ruimte om onze straten opnieuw in te richten met meer ruimte voor groen, ontmoeten, spelen en sporten.

Tegelijkertijd willen we voor iedereen een bereikbare gemeente zijn en blijven. We koesteren onze levendige economie en rijke sociale en culturele leven. Dat draait allemaal om ontmoeting tussen mensen te faciliteren, dus om mobiliteit. Mensen komen hier werken, gaan hier naar school, krijgen hier medische zorg, bezoeken winkels, musea of de binnenstad en recreëren in de stad. Een ruime keuze aan mobiliteit voor iedereen is belangrijk. Onze focus ligt dan ook op vervoer dat weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is. Dat betekent lopen, fietsen of OV als het kan, en de auto als het moet. Veel van de voorstellen in de mobiliteitsvisie zijn dan ook gericht op het uitstekend faciliteren van voetgangers en fietsers en het inrichten van een stevig en toekomstvast OV-systeem. Ook willen wij ketenmobiliteit gemeengoed maken door onder andere een aantrekkelijk aanbod aan hubs te realiseren. En we omarmen de opkomst van deelmobiliteit door de groei te stimuleren en regie te voeren op hoe deelconcepten onze openbare ruimte gebruiken.

Tot slot willen wij dat de overstap van fossiele brandstofvoertuigen naar elektrische voertuigen zo vlot mogelijk verloopt door proactief het aanbod van laadpunten en waterstofvulpunten te laten groeien en op bijzondere plekken fossiele brandstofvoertuigen geen toegang te geven.

Prominente netwerkkeuzes

De mobiliteitsvisie is veelomvattend en schetst een zo compleet mogelijk beeld van het toekomstige speelveld rond mobiliteit in onze gemeente. De visie leidt tot een aantal concrete keuzes over vraagstukken waarover de afgelopen jaren regelmatig debat in uw raad is geweest. Vier daarvan lichten wij in deze aanbiedingsbrief uit.

Oosterhamrikzone

De mobiliteitsvisie biedt de mogelijkheid om de openbare ruimte in de Oosterhamrikzone groen en leefbaar in te richten, waarbij de auto minder centraal staat. Het raadsbesluit uit 2018 beschreef het voornemen om een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) te realiseren in de zone, met prioriteit voor doorstroming van de auto.

De mobiliteitsvisie geeft ruimte voor een inpassingsontwerp dat op een nieuwe, andere manier omgaat met autoverkeer in de Oosterhamrikzone. Wij stellen daarom een oplossing voor die gericht is op de ontsluiting van de Oosterhamrikzone zelf en de direct omliggende buurten. Een oplossing waarin we als uitgangspunt nemen een lage snelheid voor auto's en meer ruimte voor ruimtelijke inpassing en stedelijke kwaliteit. Daarmee kiezen wij voor een substantieel andere oplossing dan in 2018 voorlag. De gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is niet meer nodig.

De basis van de oplossing is een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal voor alle verkeerssoorten. Zo ontstaat een nieuwe robuuste fietsverbinding die de omliggende wijken ontsluit en vitaliteitscampus Kardinge en de wijken Ulgersmaborg en Lewenborg rechtstreeks verbindt met de binnenstad. Ook de veelgebruikte en hoogwaardige busroute die door de zone loopt gaat straks over deze nieuwe brug. Hoewel de bestaande wijken en de nieuwbouw straks uitstekend zijn aangesloten op hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen neemt als gevolg van extra woningen het autoverkeer van en naar deze zone ook toe. Wij willen dit autoverkeer niet afwentelen op omliggende wijken. Daarom kan er ook autoverkeer over de brug.

Deze nieuwe verbinding past in de logica van het gemeentelijk verkeersnetwerk zoals de mobiliteitsvisie voorstaat, zorgt voor een goede bereikbaarheid van de Oosterhamrikzone en is nodig voor de ontwikkeling van nieuwe delen van het gebied aan de kanaaloevers.

Met de verplaatsing van de huidige busbaan naar de Vinkenstraat en de realisatie van een buurtstraat van 30km/u voor autoverkeer, dient zich een stedenbouwkundige kans aan. We zijn er in geslaagd ruimte te maken voor een aantrekkelijke, karaktervolle kanaalzone en voor een betere onderlinge verbinding van de wijken. Dit geeft een nieuwe basis voor verdere uitwerking samen met de omgeving.

Uit de modelberekeningen blijkt dat er geen significante invloed is op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen en er dus geen sprake is van een aanzuigende werking van auto's. In vergelijking met de onderzoeken die ten grondslag lagen aan de raadsbesluiten in 2016 en 2018, ligt de geschatte intensiteit veel lager. De

functie van de verbinding is overwegend wijkgebonden. Van het verkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal komt 55% direct uit de naastgelegen wijken en nog eens 15% heeft herkomst of bestemming in de Hortusbuurt/centrum. Het resterende deel is gerelateerd aan grote bestemmingen ten oosten van het centrum: UMCG en Boterdiepgarage.

In ons coalitieakkoord ‘Gezond, Groen, Gelukkig Groningen’ hebben we aangegeven te zoeken naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone. 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. Met de concept mobiliteitsvisie in de hand menen wij dat er geen alternatieven zijn die een autoverbinding overbodig te maken en draagt een extra verbinding bij aan de doelen van de mobiliteitsvisie. Wel kiezen we dus voor een dusdanig andere invulling dat die verbinding goed past bij de omgeving.

U heeft eerder besloten dat de Korreweg een fietsstraat moet worden. Dit kan onafhankelijk van de keuze in de Oosterhamrikzone. Ook zonder nieuwe autoverbinding ligt er de keuze voor een fietsstraat. De keuze voor een inprikker naar de Oosterparkwijk en het zuidelijk deel van de Korrewegwijk (Professorenbuurt) leidt tot een verlaagde druk van autoverkeer op de Korreweg en zorgt voor een comfortabele fietsstraat voor fietsers.

Eikenlaan

De druk van autoverkeer op de Eikenlaan zorgt dat de Eikenlaan een barrière vormt tussen omliggende wijken. Met onder andere als gevolg een slecht functionerende oversteeklocatie in de fietsroute naar Zernike. Wij stellen daarom voor om de autoverbinding te knippen. Dit past in onze filosofie van de doorwaadbare stad waarin we autoverkeer tussen wijken ontmoedigen.

De bussen onderdeel van de route Station Noord, Paddepoel en Zernike krijgen een betrouwbare route over de Eikenlaan en maken deel uit van het toekomstige hoogwaardige openbare vervoersysteem. Met alleen kruisend openbaar vervoer ontstaat zo een nagenoeg ongestoorde fietsoversteek. Daarmee verbetert de fietsdoorstroming en verkeersveiligheid op één van de drukste fietsroutes in onze gemeente substantieel en voorkomen we de noodzaak voor het maken van een fietstunnel.

Bij de vaststelling van de definitieve mobiliteitsvisie naar verwachting in oktober, is ons er veel aangelegen dat er een keuze gemaakt wordt waarmee de principes en kaders worden vastgelegd en de verdere uitwerking binnen projecten kan plaatsvinden.

Onttrekken Diepenring als binnenstedelijke autoverdeelring

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. Wij willen dat iedere wijk via zijn eigen aansluiting van en naar de ringweg rijdt en niet via omliggende wijken. Een snelheidsverlaging op meer wegen binnen de bebouwde kom werkt daarbij goed. Maar enkele knips zijn ook nodig om dit te bereiken. Binnen deze filosofie is er geen plek meer voor de Diepenring als binnenstedelijke verdeel- en parkeerring. Naast het inrichten van de Diepenring als 30 km/u overwegen wij knips bij Dudok en in de Stationsweg. Zo creëren we kansen om grote delen van de Diepenring aantrekkelijk in te richten, meer

ruimte te maken voor fietsers en bijvoorbeeld het Hoofdstation beter met de binnenstad te verbinden.

Schaalsprong OV

In uw raad is ook regelmatig gesproken over een schaalsprong in het OV. Groningen heeft onzes inziens inmiddels een schaalniveau bereikt dat niet alle OV-verbindingen gericht hoeven zijn op het Hoofdstation. We zetten daarom in op het intensiveren en differentiëren van treinverbindingen tussen de regio en de stad. We realiseren meer stations en verbeteren de bestaande. We zorgen voor meer rechtstreekse verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de stad door overstapknopen en meer directe en hoogfrequente buslijnen, gecombineerd met het doorkoppelen van treinen, te ontwikkelen. Aan de oostkant van de stad zien wij dat door het ontbreken van een spoorlijn een hoogwaardige HOV-corridor ontbreekt. Op termijn zien wij hier kansen voor een tram(achtig)systeem. Het ontwikkelen van een toekomstig OV-concept vraagt gedetailleerde verkenning van scenario's, inzichten in toekomstige vervoerswaarden en bovenal een gezamenlijk traject met alle partijen in het speelveld van het OV. We stellen in 2022 een *routekaart OV 2040* op. Hierin vermelden we hoe en wanneer we de komende 20 jaar invulling geven aan de groei van het OV gebaseerd op de richting uit deze mobiliteitsvisie.

Vervolg na vaststelling (najaar 2021)

Met het vaststellen van definitieve visie in het najaar 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 20 jaar een forse financiële opgave zit. Daarmee ligt er dus geen concreet uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie met projecten die gedetailleerd op tijd en geld zijn gezet. De mobiliteitsvisie is juist nodig om gedurende de looptijd van de visie consistent wegen naar financiële dekking te vinden. Daarbij geldt (net als binnen het huidige meerjarenprogramma verkeer en vervoer) dat er sprake is van een complex aan financiële afspraken tussen middelen voor infrastructuur in planexploitaties van gebiedsontwikkelingen, begrotingsmiddelen specifiek geormerkt voor verkeer en bijdragen van provincie en rijk.

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

Allerhande ambities op ons bestaande gemeentelijke verkeersnetwerk zoals bijvoorbeeld verbetering van fietsstructuren of verkeersveiligheidsprojecten drukken normaliter op de geormerkte middelen voor verkeer. Deze middelen lopen terug en in toekomstige begrotingen zijn dus nieuwe afspraken nodig. Een prominente opgave is het herinrichten van 50 km/h wegen naar straten waar de auto te gast is. Dit omvormen van de openbare ruimte is kostbaar en een langjarig proces. Voor de hand ligt om hiervoor zoveel werk met werk te maken bijvoorbeeld gekoppeld aan groot wegonderhoud, vervanging riolering of aanleg van het warmtenet. De mobiliteitsvisie biedt straks het kader dat aangeeft welke wegen mogen veranderen van verkeersfunctie. Toch voorzien wij dat er een programma 'Doorwaadbare stad' met middelen ook nodig is om additionele kosten van herinrichten af te dekken en bovenal om te voorkomen dat de tijdspanne naar het eindbeeld niet meerdere decennia beslaat. Hier liggen ook financiële relaties met het investeren in klimaatadaptatie en leefklimaat.

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

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

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

Betrokkenheid inwoners en ondernemers

We hebben via de onlinecampagne *Groningen Goed op Weg* in het voorjaar van 2020 bewoners, belangengroepen en wijkvertegenwoordigers gevraagd naar hun wensen en suggesties over de toekomst van de mobiliteit in de gemeente Groningen. Bij onze brief 'Voortgang van de mobiliteitsvisie' in oktober 2020 hebben wij de uitkomsten daarvan met u gedeeld. Ook hebben wij de afgelopen periode met de grote verkeersaantrekkende stakeholders UMCG, Martiniziekenhuis, RUG en Hanzehogeschool gesproken over de contouren van ons toekomstige mobiliteitsbeleid.

De stukken die wij nu vrijgeven zijn ons openingsbod aan de samenleving en uw raad. Daarmee is de visie dus nog niet op elk detail vastgezet. De komende periode leggen we de visie aan de samenleving voor. Dat doen we wederom met een campagne onder de titel '*Groningen Goed op Weg*' die loopt tot en met 7 juni 2021. Het doel van deze campagne is om onze toekomstplannen voor mobiliteit breed te delen met de inwoners en ondernemers. Ook gaan wij graag met u in gesprek over deze toekomstvisie op de mobiliteit. De reacties die uit de campagne en de gesprekken voortkomen nemen we mee in het vaststellen van de definitieve versie van de mobiliteitsvisie in het najaar van 2021.

We brengen de concept visie en de mogelijkheid om te reageren op een zo breed mogelijk wijze onder de aandacht. Hiervoor verspreiden wij een magazine over de mobiliteitsvisie huis-aan-huis ingevouwen bij De Gezinsbode, Harener Weekblad en de Noorderkrant, gebruiken wij onze sociale mediakanalen en de gemeentelijke nieuwsberichten en worden wijk- dorps- en bedrijvenverenigingen op de conceptversie geattendeerd.

Om tot een breed inzicht in reacties van een grote en representatieve groep bewoners en ondernemers te komen zetten we ook een enquête uit via het Inwonerspanel '*Groningen*

Gehoord'. Aan de hand van stellingen vragen we bewoners en ondernemers te reageren op de keuzes in de concept visie.

Voor de belangengroepen, zoals het OV-consumentenplatform, de werkgroep toegankelijkheid en de Fietsersbond, gebruiken we onze reguliere afstemmingsmomenten. Wetende dat er in onder andere Paddepoel, Selwerd, Tuinwijk en in de gebieden rondom de Oosterhamrikzone vanuit bewoners grote belangstelling is voor de Mobiliteitsvisie, gaan wij met hen in komende periode één op één in gesprek.

Midden in de campagne houden wij op dinsdag 18 mei een livestream informatiebijeenkomst. De kijkers worden 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 worden actief betrokken in de dialoog. Zij kunnen vragen stellen in de chat en een aantal van hen krijgt de gelegenheid om vragen direct te stellen.

Vanaf 23 april tot 7 juni (6 weken) ligt de conceptversie ter inzage. De conceptversie en alle (achtergrond)informatie is centraal vindbaar op de gemeentelijke projectpagina <https://gemeente.groningen.nl/groningen-goed-op-weg>. In al onze communicatie-uitingen verwijzen we naar deze projectpagina.

Betrokkenheid partners

In deze mobiliteitsvisie scheppen we de randvoorwaarden voor het Groningen van 2040. Het kader waar binnen wij stap voor stap werken aan een gemeente met een hoge leefkwaliteit én ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer. De mobiliteitsvisie is weliswaar ons beeld op de toekomst maar we hebben regelmatig de provincies, het OV-bureau Groningen-Drenthe, de Regio Groningen-Assen en Groningen Bereikbaar bij onze plannen betrokken. Immers, mobiliteit overstijgt per definitie de gemeentelijke beheergrenzen en samenwerking is daarom essentieel.

Besluitvorming najaar 2021

Op 6 juni eindigt de campagne *Groningen Goed op Weg*. De reacties worden verzameld en betrokken bij het omzetten van de concept visie naar de definitieve visie. Ons streven is om in oktober de definitieve mobiliteitsvisie ter besluitvorming aan u voor te leggen. De nota van reactie en commentaar, het advies van de adviescommissie verkeer en vervoer en de resultaten uit de enquête Groningen Gehoord voegen we hierbij.

Met de vaststelling van de mobiliteitsvisie in het najaar leggen wij u ook de principe keuzes voor ten aanzien van de Eikenlaan en de Oosterhamrikzone. Wij hechten eraan dat aansluitend op de vaststelling van de mobiliteitsvisie een spoedige planuitwerking plaatsvindt op beide dossiers.

Leidraad openbare ruimte

Tot slot zijn de mobiliteitsvisie en de *Leidraad openbare ruimte* wederkerig aan elkaar. Daarom leggen wij de leidraad gelijktijdig met de mobiliteitsvisie in oktober aan u voor. Met deze Leidraad openbare ruimte leveren we inspiratie aan hoe onze straten er in de toekomst uit kunnen zien. Ook bieden we zo een kwaliteitskader voor een andere inrichting van de openbare ruimte. In de leidraad zoeken we nadrukkelijk naar hoe wij

onze wegen en straten willen vormgeven met veel aandacht voor voetgangers, ontmoeting en een veilige en gezonde leefomgeving. Zo maken we een sprong vooruit doordat keuzes in de mobiliteitsvisie direct een ruimtelijke vertaling in de Leidraad openbare ruimte krijgt en laten we zien hoe wij ontstane kansen om de openbare ruimte te verbeteren verzilveren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Koen Schuiling

de secretaris,
Christien Bronda