



WAT GRONINGERS BEWEEGT

Programma Mobiliteit Provincie Groningen

Inleiding

Voorwoord	03
Samenvatting	05
1. Mobiliteit: daar sta je niet bij stil	08
2. Zorgeloze mobiliteit en brede welvaart	13
3. De opgaven van Groningen	19
Opgave 1: Wonen en ondernemen: ruimte om te leven in Groningen	21
Opgave 2: Inclusiviteit en kansengelijkheid: iedereen kan meedoen in Groningen	25
Opgave 3: Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld	29
Opgave 4: Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren	33
Opgave 5: Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van de provincie Groningen	37
Opgave 6: Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035	41
Opgave 7: Veiligheid: iedereen veilig onderweg	45
Opgave 8: Samenwerking en burgerschap: mobiliteit voor ons allen, met ons allen	49
4. Zorgeloze mobiliteit bouwen we op in thema's	53
5. Samenwerking en financiële kaders	86
Bijlage 1: termen en begrippen	91



WAT GRONINGERS BEWEEGT

Programma Mobiliteit Provincie Groningen

Voorwoord

Wat beweegt jou? Met die vraag gingen we de afgelopen maanden de provincie rond. We spraken met heel veel inwoners, organisaties en gemeenten over wat hen beweegt. Wat maakt ze trots op onze provincie? Welke opgaven zien ze voor Groningen voor de komende jaren? En hoe verplaatsen ze zich het liefst? In die volgorde, want mobiliteit gaat over zoveel meer dan van A naar B komen.

Mobiliteit gaat over kansen op werk of een opleiding, over je gezondheid en de leefbaarheid van je dorp of je wijk. Mobiliteit is belangrijk om bij voorzieningen te komen, zoals de huisarts en het ziekenhuis. Het gaat ook om theater en natuurgebieden dichterbij brengen. Mobiliteit gaat over de wereld ontdekken en je eigen wereld letterlijk te vergroten.

Daarom zijn we al die gesprekken begonnen met dromen. Dromen over hoe wij willen wonen, leven en recreëren in onze provincie en hoe mobiliteit daaraan kan bijdragen. Op basis van deze waardevolle gesprekken kwamen we langzaam maar zeker tot concrete ideeën. Concrete ideeën over hoe we aan al die dromen en wensen tegemoet kunnen komen.

In het programma dat nu voor u ligt, komen veel van de ideeën en dromen samen. De keuzes die we daarbij moesten maken, dragen naar ons idee bij aan de maatschappelijke opgaven waarvoor we staan in Groningen.



Mobiliteit gaat over kansen en de wereld ontdekken

Daarbij is het goed om te realiseren dat dit programma is ontstaan in een tijdsgewricht waarin alles wat we normaal vonden, als gevolg van corona, een nieuwe vorm kreeg. Dat heeft invloed gehad op de inhoud van het programma en de manier waarop het tot stand kwam. Er ontstonden nieuwe, creatieve en inspirerende gesprekken en ideeën over de waarde van reizen en de kwaliteit van je leefplek. En we leerden allemaal razendsnel samenwerken en overleggen via internet.

Het Programma Mobiliteit Provincie Groningen is een belangrijke pijler waar we ons als provinciebestuur op gaan richten de komende tien tot vijftien jaar. En daar zijn we trots op. Het stelt onze kaders bij de integrale opgaven en thema's waar wij als provincie voor staan. Het Programma Mobiliteit is het eerste overkoepelende mobiliteitsbeleid van onze organisatie. Daarmee is het een uniek, maar vooral ook richtinggevend en bepalend document.

Dank aan iedereen die hieraan heeft bijgedragen. We kijken er naar uit om, samen met u, te werken aan zorgeloze mobiliteit in Groningen.

Namens het College van Gedeputeerde Staten,

Fleur Gräper - van Koolwijk
Gedeputeerde Mobiliteit
Oktober 2021



Samenvatting

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de Nederlandse vrije samenleving. Het is immers belangrijk om te kunnen gaan en staan waar je wilt. Samen met gemeenten, andere provincies en het Rijk geeft de provincie Groningen vorm aan de organisatie van mobiliteit in Nederland. Met het Programma Mobiliteit stellen we als provincie de beleidskaders vast voor de komende tien tot vijftien jaar. Het Programma Mobiliteit is tegelijkertijd een herijking van het hoofdstuk mobiliteit uit de provinciale Omgevingsvisie 2016. Bovendien is het een bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie, die onder de aanstaande Omgevingswet zal vallen.

Het Programma Mobiliteit schetst strategische beleidskaders. Dat betekent dat we hierin geen specifieke keuzes maken voor projecten en investeringen. We geven een richting aan waarbinnen we die specifieke keuzes gaan maken. Daarvoor stellen we een apart Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op.

Voor het nieuwe Programma Mobiliteit gaan we uit van een aantal fundamenteel andere uitgangspunten ten opzichte van het huidige provinciale mobiliteitsbeleid. Het belangrijkste nieuwe uitgangspunt van het programma: mobiliteit staat in dienst van maatschappelijke opgaven. Net zoals elke reis altijd een doel of een reden heeft, zien we mobiliteit als middel om doelen te bereiken. Mobiliteit is dus geen doel op zich.

De doelen die we kunnen dienen met mobiliteitsbeleid vatten we samen in de term brede welvaart. Dat betekent: de kwaliteit van leven in het hier en nu en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van die van latere generaties en/of van die van mensen elders in de wereld. We willen zorgeloze mobiliteit organiseren. Hiermee helpen we brede welvaart realiseren. Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we: geen emissies, uitstekende bereikbaarheid,



toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

We specificeren brede welvaart specificeren in acht maatschappelijke opgaven. Voor elke opgave zijn keuzes en oplossingsrichtingen denkbaar vanuit verschillende provinciale beleidsdomeinen. Bijvoorbeeld ruimte, economie, energie en dergelijke. In het Programma Mobiliteit beperken we ons tot keuzes en oplossingsrichtingen vanuit het beleidsdomein mobiliteit. We schetsen wel de samenhang met keuzes en oplossingsrichtingen uit andere beleidsdomeinen.

De acht opgaven zijn:

- 1. Wonen en ondernemen:** ruimte om te leven in Groningen. We kiezen ervoor om nabijheid te organiseren in steden en dorpen. Dat betekent dat basisvoorzieningen zoals scholen en supermarkten zoveel mogelijk in de buurt zijn. Daarnaast zijn deze voorzieningen goed te bereiken met de fiets, het openbaar vervoer, de auto of zelfs te voet. Onze hubs zijn ontwikkelhotspots waar voorzieningen dichterbij geplaatst kunnen worden.
- 2. Inclusiviteit en kansengelijkheid:** iedereen kan meedoen. We maken mobiliteit voor iedereen makkelijk, betaalbaar en toegankelijk. Onze hubs zijn het op- of overstappunt voor snelle verbindingen naar voorzieningen die verder weg liggen.
- 3. Verbinding en innovatie:** Groningen als startpunt van de wereld. We bouwen onze koploperpositie op het gebied van slimme en groene mobiliteitsoplossingen verder uit. Daarmee zijn we niet alleen zelf toekomstbestendig, onze oplossingen kun je ook toepassen op andere plekken in Nederland en daarbuiten. We blijven inzetten op snellere treinverbindingen met de Randstad en Duitsland.
- 4. Werkgelegenheid en economie:** de motoren van Groningen op volle toeren. We geven ruimte aan grote werkgevers, die samen met ons willen werken aan slimme en groene oplossingen om hun bereikbaarheid goed te organiseren. We bouwen pas nieuwe infrastructuur als andere slimme en groene oplossingen niet voldoende opleveren.
- 5. Gezondheid en gastvrijheid:** actief genieten van Groningen. We ontwikkelen Groningen te ontwikkelen tot dé provincie waar je nog op ontdekkingsreis kunt.

De 'parels van de provincie', zoals unieke landschappen, borgen en kerken, liggen verspreid door de provincie. We ontsluiten ze met aantrekkelijke ontdekkingsroutes voor alle vervoersvormen. Daarbij concentreren we ons op lopen en fietsen als gezondste vervoersvormen.

- 6. Klimaat en milieu:** zero-emissie in 2035. We kiezen ervoor om de CO₂-uitstoot van mobiliteit naar nul te brengen in 2035. We proberen innovaties in slimme en groene en mobiliteit in Groningen als eerste uit, van drones tot slimme afspraken over rooster- en werktijden. We passen successen breed toe. Met gemeenten en Rijk zorgen we voor een samenhangend plan om CO₂-uitstoot van mobiliteit snel te verminderen.
- 7. Veiligheid:** iedereen veilig onderweg. We beperken zoveel mogelijk veiligheidsrisico's onderweg, waar nodig met aanpassingen aan de infrastructuur. En we stimuleren veilig gedrag in het verkeer.
- 8. Samenwerking en betrokkenheid:** mobiliteit voor ons allen, met ons allen. We willen nog beter leren samenwerken. De provincie is immers niet de enige die brede welvaart nastreeft. En zorgeloze mobiliteit kunnen we niet in ons eentje organiseren. Het brede participatietraject, dat we hebben opgezet om samen met onze omgeving dit Programma Mobiliteit tot stand te brengen, maken we daarom permanent.

De keuzes en oplossingsrichtingen uit de acht opgaven organiseren we in zes mobiliteitsthema's. Vanuit die thema's werken we aan de maatregelen die we met mobiliteitsbeleid kunnen nemen om de acht maatschappelijke opgaven verder te brengen. Bij elk thema benoemen we doelen, mijlpalen en indicatoren waarmee we het effect van onze inzet kunnen meten.



De zes thema's zijn:

- **Publieke Mobiliteit.** In dit thema werken we aan het integreren van openbaar vervoer, deelmobiliteit en (digitale) dienstverlening tot één samenhangend vervoerssysteem. Een vervoerssysteem dat makkelijk, toegankelijk en betaalbaar is. We zorgen dat eigen vervoer, zoals de fiets en de auto, naadloos aan kan sluiten op zorgeloze mobiliteit. Onze hubs zijn hiervoor cruciale knooppunten die we verder ontwikkelen. Met onze openbaar vervoerconcessies kunnen we de ruggengraat van publieke mobiliteit goed organiseren. We zetten ons in om deelmobiliteit te stimuleren in het landelijk gebied, waar de markt dit nog niet oppakt.
- **Actieve Mobiliteit.** Lopen en fietsen staan voorop. Hiermee dienen we veel maatschappelijke opgaven tegelijk. Bijvoorbeeld een fijne leefomgeving, gezondheid, lage uitstoot en verkeersveiligheid. Met het thema actieve mobiliteit stimuleren we wandelen en fietsen voor forenzen, toeristen en de actieve vaarrecreatie. Dat doen we met de realisatie van goede voorzieningen voor lopen, fietsen en varen, zoals wandelpaden, fietsenstallingen en routeinformatie. Deze voorzieningen realiseren we in nauwe samenwerking met onder andere gemeenten. Bovendien zetten we voorlichtings- en educatiecampagnes op over de voordelen en aantrekkelijkheid van lopen, fietsen en vaarrecreatie.
- **Goederenvervoer en Logistiek.** Dit is een nieuw thema vanuit het beleidsdomein mobiliteit. Goederenvervoer en logistiek zijn niet alleen belangrijke gebruikers van infrastructuur, maar ook cruciaal voor werkgelegenheid en economische ontwikkeling in onze provincie. We willen samen met bedrijven goederenvervoer en logistiek beter en slimmer organiseren. Zo kunnen we de capaciteit op (vaar)wegen zo goed mogelijk benutten. We stimuleren bedrijven om hun vervoersstromen gezamenlijk te bundelen en zo duurzaam mogelijk te organiseren.
- **Infrastructuur.** De provincie is eigenaar en beheerder van meerdere wegen, fietspaden en vaarwegen. We onderhouden deze infrastructuur niet alleen, we voeren ook aanpassingen door om bijvoorbeeld de veiligheid of de doorstroming te verbeteren. We zorgen dat deze werkzaamheden zo duurzaam mogelijk uitgevoerd worden. Hierbij zorgen we ook voor zoveel mogelijk hergebruik van de benodigde materialen.
- **Slimme en Groene Mobiliteit.** Hier zorgen we ten eerste dat we ons eigen huis op orde hebben. We vergroenen treinen en bussen in onze concessie en de vervoersbewegingen in alle opdrachten die we verlenen. Daarnaast is onze provincie het living lab om nieuwe mogelijkheden voor slimme en groene mobiliteit uit te proberen en toe te passen. Samen met onze gemeenten en het Rijk schrijven we een samenhangend Regionaal Mobiliteitsplan. Hierin werken we de doelstellingen van het Klimaatakkoord uit in praktische maatregelen.
- **Verkeersveiligheid.** We maken van Groningen een verkeersveilige provincie. Dit doen we met aanpassingen aan de infrastructuur, educatie, voorlichting en handhaving.

Om te zorgen dat we onze brede benadering van maatschappelijke opgaven vasthouden in ons werk, maken we van participatie een permanent project. Inwoners, en in het bijzonder jongeren en kinderen die zich nog niet via verkiezingen kunnen uitspreken, blijven hierbij onze bijzondere aandacht krijgen. We behouden de dagelijkse werkoverleggen met mobiliteitspartners. Daarnaast organiseren we een nieuw soort overlegtafels. Deze overlegtafels zijn in elk geval gebaseerd op de acht opgaven, maar kunnen ook opgezet worden rond specifieke gebieden zoals havens. Ook kan het gaan om een specifiek probleem zoals het woningtekort. Vanuit de provincie zitten alle betrokken beleidsdomeinen aan tafel. Zo brengen we verschillende perspectieven samen en komen we tot de nieuwe, creatieve en integrale oplossingen die Groningen echt verder helpen.

We gaan de financiering van al onze activiteiten anders organiseren. Daarvoor bundelen we bestaande middelen in één Gronings Mobiliteitsfonds. We krijgen hiermee niet méér middelen, maar we creëren wel meer mogelijkheden om te investeren in zorgeloze mobiliteit. Zo kunnen we aantoonbaar bijdragen aan brede welvaart voor de provincie Groningen.



***1. MOBILITEIT:
DAAR STA JE NIET BIJ STIL***





1. MOBILITEIT: DAAR STA JE NIET BIJ STIL

Mobiliteit loopt als een rode draad door ons dagelijks leven. Daar sta je vaak niet eens bij stil. Je gaat en staat waar je wilt. Of dat nou een bus, auto, fiets of trein is. De samenleving om ons heen verandert en daarmee de manier waarop we bewegen. Hoe wij Groningers straks werken en leven, heeft invloed op hoe we ons verplaatsen. Maar mobiliteit gaat niet alleen over van A naar B gaan. Het is net zo belangrijk wát je beweegt, tot vervoering brengt, verbindt met anderen en de samenleving. Bijvoorbeeld de rust en blijdschap als je familie en vrienden bezoekt. Of dat je tot tranen toe geroerd bent in het theater of de bioscoop. Of simpelweg de voldoening die je uit werk of opleiding haalt.

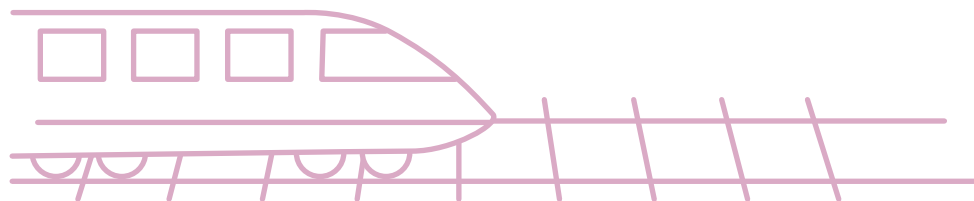
Met het Programma Mobiliteit zetten we als provincie Groningen een stip op de horizon voor een periode van tien tot vijftien jaar en verder. En zelfs daar nog wel voorbij: een infrastructuurproject heeft vanaf besluit tot oplevering immers een lange looptijd. Concessies voor het openbaar vervoer lopen meestal tien tot vijftien jaar. En eenmaal gebouwd gaat infrastructuur vijftig tot tachtig jaar mee. Het Programma Mobiliteit geeft richting aan de uitdagingen van morgen en de rol van mobiliteit hierin. Want, of je in de stad woont of in ons prachtige Ommeland. Of je hier komt om te werken, ondernemen of voor je plezier.... In Groningen kan je gaan waar je wilt.



Mobiliteit in het huidige tijdframe

Mobiliteit gaat verder dan zaken als een weg aanleggen, voldoende treinen op het spoor en de keuze tussen een bus of fiets. Bereikbaarheid gaat om de vraag: hoe willen inwoners bewegen en waarnaartoe? Waarom kiezen mensen bijvoorbeeld voor thuiswerken of naar kantoor gaan? En waar hangt de keuze voor de fiets, auto of trein vanaf? Welke scholen en andere voorzieningen zijn goed bereikbaar? Wat maakt een gebied aantrekkelijk voor ondernemers? En hoe organiseren we dit alles op een gezonde en duurzame manier en verbeteren we tegelijkertijd de leefbaarheid in onze provincie?

Terwijl wij vooruitkijken naar komende ontwikkelingen, haalt de tijd ons vaak in. Dat vraagt om momenten van reflectie en bezinning. Corona en alles wat daaruit volgde, is zo'n belangrijke ontwikkeling. Het algemene beeld over reizen veranderde hierdoor. Digitalisering, thuisonderwijs en thuiswerken namen een enorme vlucht. Organisaties en vervoerders in Groningen sloegen de handen ineen. Bijvoorbeeld om nieuwe roosters te maken voor het onderwijs en het openbaar vervoer. Dit zorgde voor minder piekmomenten in het aantal mensen in onderwijsgebouwen en bussen. Daarnaast realiseerden we ons in deze tijd nog meer hoe waardevol het is om elkaar te ontmoeten. En hoe belangrijk het is om je eigen werk- en privébalans te kunnen bepalen. Welke blijvende effecten de coronasituatie heeft op ons reisgedrag kunnen we niet voorspellen. Met het opheffen van de coronamaatregelen stromen wegen en het openbaar vervoer weer vol. Tegelijk kijken werkgevers en onderwijsinstellingen fundamenteel anders naar flexibele werk- en leerplekken. Een 'nieuw normaal' zal zich de komende jaren vormen. Onze beleidskeuzes hebben daar voor een beperkt deel invloed op, maar bieden wel nieuwe kansen en mogelijkheden.



Samen de schouders eronder

Alles wat tot nu toe normaal was, kreeg door corona een nieuwe vorm. Het was dan ook even zoeken naar de vorm en formule van dit Programma Mobiliteit. We hebben er veel tijd en energie in gestoken om alle Groningers de kans te geven om mee te denken en te praten. Zo geven we ruimte aan de ideeën die leven rond mobiliteit. We organiseerden veel (online) één-op-één-gesprekken, uitwisselingen met de Groninger Staten en bijeenkomsten met verschillende doelgroepen. Zo hielden we sessies met gemeenten, experts, dorpsbelangen, organisaties en instellingen. Scholieren en jongeren verbeeldde hun kijk op de toekomst van mobiliteit. Dit deden ze onder andere in een knutselkeet en met goed doordachte ontwerp opdrachten. Gelukkig konden we een expositie van hun ontwerpen organiseren in het Provinciehuis en konden Statenleden met hen in gesprek over hun ideeën.

Het participatietraject leverde een aantal belangrijke inzichten op. Deze hebben we meegenomen in dit Programma Mobiliteit. Bijvoorbeeld dat werkgevers en onderwijsinstellingen anders nadenken over huisvesting. Kantoren krijgen meer flexplekken, scholen nemen hun lesmethoden en huisvestingsbehoeften onder de loep. Dit biedt kansen voor nieuwe flexibele werk- en leerfaciliteiten in de buurt van goede openbaar vervoer- en fietsverbindingen.

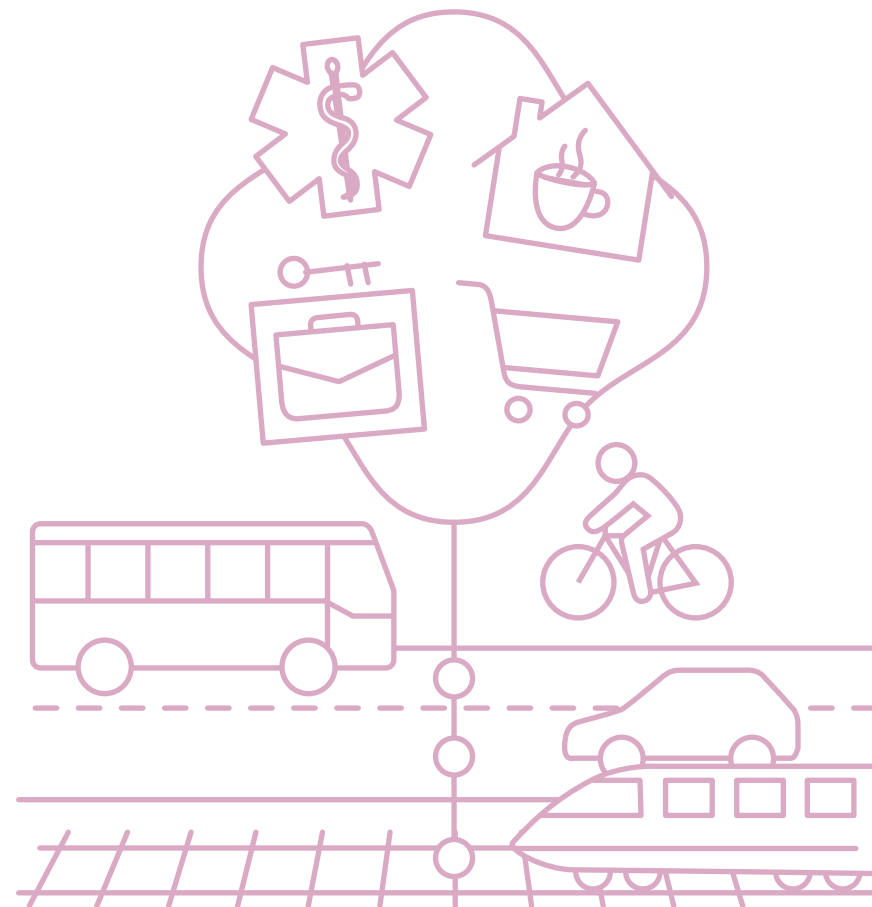
Een tweede onderwerp zijn waterwegen. Er blijkt veel behoefte om hier meer aandacht aan te besteden, zodat we ze beter kunnen benutten voor zowel binnenvaart als recreatie. Als gevolg hiervan nemen we hier nu beleid over op. Ten derde blijkt dat jongere generaties heel anders naar mobiliteit kijken en er ook veel flexibeler over denken. 'Als we meer ruimte op straat willen voor groen, spelen en elkaar ontmoeten, dan brengen we al die post- en pakketbezorging toch gewoon onder de grond? Als er in afgelegen gebieden pakketten bezorgd moeten worden, dan stuur je er toch een drone naartoe?'

Een vierde inzicht is dat we de infrastructuur voor bereikbaarheid over de weg redelijk op orde hebben. Groningers hebben er vooral behoefte aan dat de bereikbaarheid voor fietsers en met het openbaar vervoer verbetert.

Een laatste inzicht dat we hier noemen, is dat we weliswaar koploper zijn wat betreft slimme en flexibele organisatie van het openbaar vervoer, maar dat

vrijwel geen enkele Groninger onze slimme oplossingen kent. De hubtaxi is een tekenend voorbeeld van de perfecte oplossing om van deur tot deur te reizen. De hubtaxi is helaas nog relatief onbekend en wordt daardoor nog niet volop benut.

In dit Programma hebben we zoveel mogelijk rekening gehouden met alle opvattingen en invalshoeken. Tegelijkertijd moeten we als provincie keuzes maken. Niet alles kan en als provincie zijn we slechts één schakel in het geheel. Bovendien moeten we voor sommige ideeën wachten op technieken en mogelijkheden die er nu nog niet zijn. Zo kunnen we als provincie wettelijk gezien nog geen deelauto's aanbesteden als aanvulling op het openbaar vervoer. En staan zelfrijdende auto's nog in de kinderschoenen. We hopen dat iedereen die heeft meegedacht en meegeholpen zich kan vinden in de gemaakte keuzes. En we blijven in gesprek, zodat we niet alleen de kaders in dit Programma gezamenlijk opstellen, maar ook de uitwerking en uitvoering samen oppakken.



***We moeten
als provincie
keuzes maken***

Het Programma Mobiliteit staat niet op zichzelf

De afgelopen jaren hebben wij met de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit (het Provinciaal MIT en het Regionaal Specifiek Pakket (RSP/ZZL)) grote stappen kunnen zetten om de mobiliteit te verbeteren in onze provincie. Omdat beide financiële programma's eindigen, werken we aan onze lobbyagenda, waarin we schetsen welke middelen er beschikbaar zijn en hoe we die willen besteden. Dit is de aanleiding om het mobiliteitsbeleid van de provincie te actualiseren. Vandaar dit Programma Mobiliteit.

Naar verwachting gaat per juli 2022 de nieuwe Omgevingswet in. Daarin staat dat overheden een Omgevingsvisie moeten opstellen waaronder beleidsprogramma's vallen. Dit Programma Mobiliteit is alvast opgezet als zo'n beleidsprogramma, terwijl de Omgevingswet nog niet van kracht is. Daarom dient het ook als opvolger van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan, dat in de huidige situatie (tot inwerkingtreding van de Omgevingswet) wettelijk verplicht is.

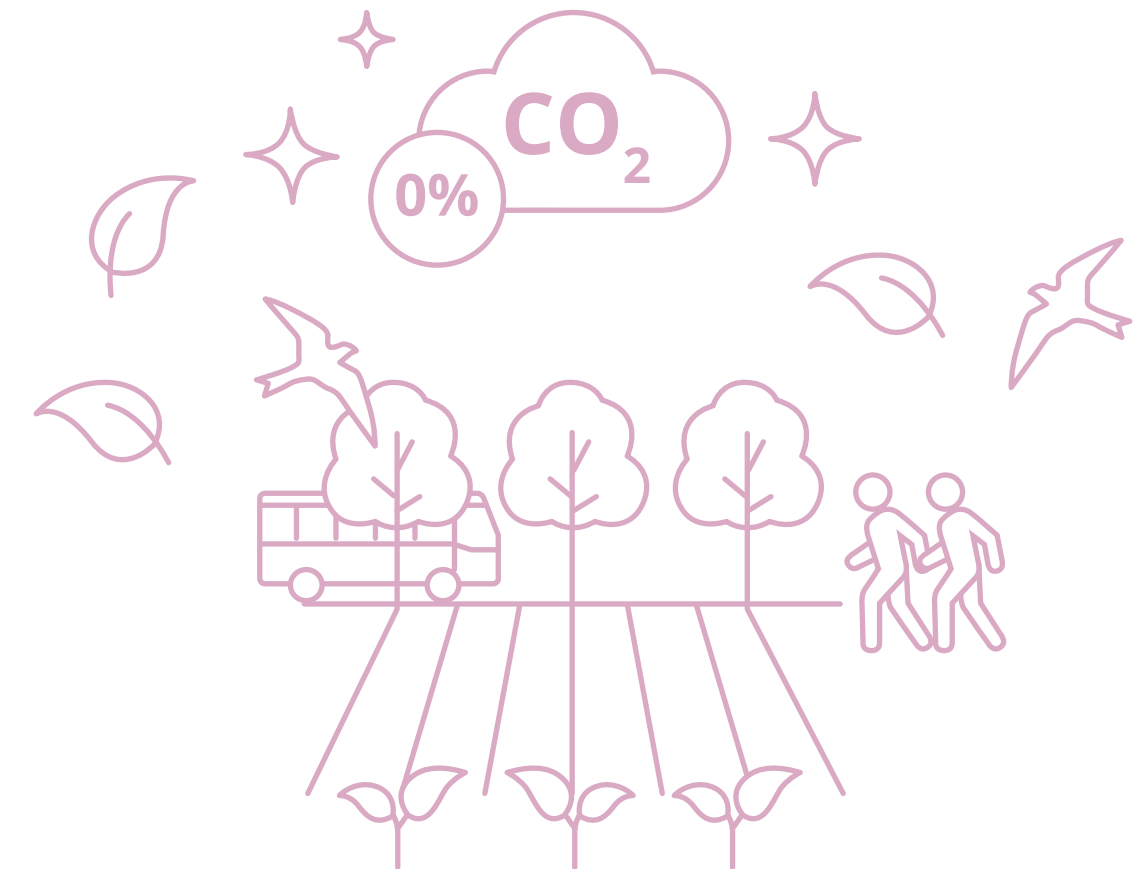
In een Omgevingsvisie schetst een provincie hoe ze de fysieke leefomgeving wil ontwikkelen. De nieuwe Omgevingsvisie van de provincie Groningen is nog in de maak. Daarom valt dit Programma Mobiliteit nog onder de vorige Omgevingsvisie uit 2016 en is het tegelijkertijd input voor de nieuwe Omgevingsvisie. Uiteindelijk zal dit Programma Mobiliteit onder de nieuwe Omgevingsvisie vallen. Dat betekent dat keuzes die in de nieuwe Omgevingsvisie gemaakt worden, kunnen leiden tot bijstellingen in het Programma Mobiliteit. Het Programma Mobiliteit is een actuele visie op mobiliteit en bevat de strategische kaders voor het provinciale beleid. We beschrijven wat we willen bereiken en hoe we dat gaan organiseren. Dit werken we verder uit in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Het Uitvoeringsprogramma beschrijft wat we gaan doen en met welke projecten, trajecten en ontwikkelingen we de gestelde doelen gaan bereiken. We stellen het Uitvoeringsprogramma op tussen het najaar van 2021 en het voorjaar van 2022. Het Uitvoeringsprogramma actualiseren we voor elke collegeperiode, dus elke vier jaar.

We werken vanuit enkele vooraf vastgestelde uitgangspunten

Het Programma Mobiliteit begon met een Startnotitie Mobiliteit¹. Provinciale Staten stelden deze startnotitie vast op 30 september 2020. Hierin staan de uitgangspunten voor het Programma Mobiliteit beschreven:

- Eerder gemaakte afspraken, gezamenlijk onderschreven ambities, gesloten akkoorden en convenanten nemen we als uitgangspunt. We bouwen voort op het goede wat er al ligt. Bijvoorbeeld het streven uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid om samen met het Rijk en gemeenten toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Maar ook het Klimaatakkoord, waarin we CO₂-uitstoot naar nul willen brengen in 2050.
- Het Programma Mobiliteit is opgesteld in samenspraak met veel organisaties, bedrijven en inwoners. Deze partners hebben we ook nodig voor de uitvoering. Tegelijkertijd is het Programma Mobiliteit nadrukkelijk de stip op de horizon van de provincie Groningen: het beleid wordt vastgesteld door Provinciale Staten. En louter de provincie is verantwoordelijk voor de gemaakte keuzes in dit beleid.
- We stellen ons transparant, flexibel en participatief op. Met het participatietraject richting dit Programma zaaiden we openheid. We hebben daarmee input gehaald voor het Programma en draagvlak gecreëerd. Duurzame ontwikkeling staat centraal. Dit komt voort uit de Omgevingsvisie 2016 en de Klimaatagenda van de provincie Groningen, waarin al enkele belangrijke doelen zijn vastgesteld voor ons beleid voor de fysieke leefomgeving:
 - een duurzame, economische structuur: concurrerend, bereikbaar en toekomstbestendig;
 - een duurzame, aantrekkelijke, leefbare en veilige leefomgeving in sterke steden en vitale dorpen omgeven door een mooi landschap.
- Duurzame ontwikkeling staat centraal, dat betekent voor het mobiliteitsbeleid dat:
 - lopen en fietsen op de eerste plek staan;
 - we de uitstoot van CO₂ omlaag brengen, om klimaatverandering aan te pakken. In 2030 is de maximale uitstoot van de mobiliteit in onze provincie 0,57 Mton CO₂. Dit is 49% minder ten opzichte van 1990, in lijn met de doelstelling uit het landelijke Klimaatakkoord, dat we in 2019 ondertekenden;
 - al het openbaar vervoer per bus in 2030 zero-emissie is;
 - alle treinen vanaf de start van de concessie in 2035 zero-emissie zijn;
 - alle overige vervoersvormen richting 2050 volledig emissieloos worden. We verwachten dat autonome (zelfrijdende) mobiliteit hier een belangrijke rol in zal spelen en dat deze techniek steeds slimmer wordt.

- We kiezen ervoor om pas nieuwe infrastructuur aan te leggen, als blijkt dat andere (slimme, innovatieve en groene) mobiliteitsalternatieven geen oplossingen bieden. We geven dus de voorkeur aan het optimaliseren en beter benutten van de infrastructuur die er al is. Dat kan op allerlei manieren, denk aan het reserveren van een rijbaan voor snelle bussen in de spits, of met autonome vaartuigen meer goederen over het water vervoeren. Of door met werkgevers en onderwijsinstellingen afspraken te maken over start- en eindtijden van leren en werken.



¹ Statenbesluit 41-2020 | 30 september 2020 (ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/ProvincieGroningen/ea15b0e7-345b-4ff2-9e91-1271504a7e9e).

2. ZORGELOZE MOBILITEIT EN BREDE WELVAART





2. ZORGELOZE MOBILITEIT EN BREDE WELVAART

Mobiliteit dient de samenleving

Mobiliteit is geen doel op zich. Het draagt bij aan maatschappelijke doelen. Het ultieme maatschappelijke doel voor de provincie is *brede welvaart bevorderen*. Brede welvaart betekent: de kwaliteit van leven in het hier en nu en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van die van latere generaties en/of van die van mensen elders in de wereld. In 2019 adviseerde de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli²) aan het kabinet om meer te sturen op een ander, duurzaam economisch systeem. Een systeem dat breder is dan materiële welvaart. Het moet ook gaan om zaken als gezondheid, welbevinden en een gezonde leefomgeving: brede welvaart dus. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) monitort sinds 2018 de ontwikkeling van brede welvaart in Nederland. Het CBS brengt deze indicatoren in verband met de Sustainable Development Goals (SDGs).

² www.rli.nl/publicaties/2019/advies/naar-een-duurzame-economie

³ De definitie van zorgeloze mobiliteit ontleen we aan het hoofdstuk mobiliteit uit het landelijke Klimaatakkoord (2019), zie www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit

De aanstaande Omgevingsvisie van de provincie Groningen verbindt deze indicatoren aan Groninger beleidsdoelen.

Met *zorgeloze mobiliteit* dragen we bij aan brede welvaart. Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we³: geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en minder valide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. En waarbij je onderweg de mooie verschillende Groninger landschappen, dorpen en steden kunt ervaren.

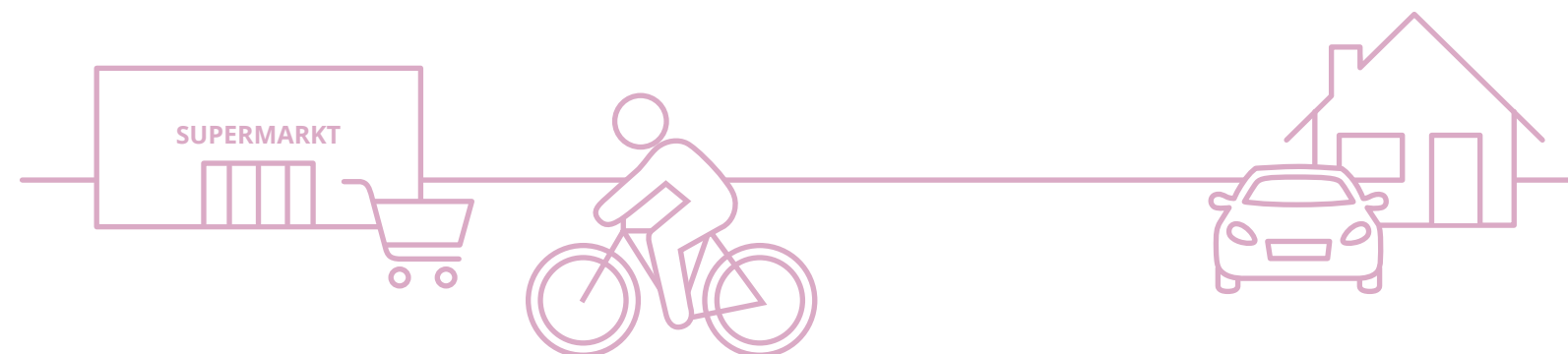


De provincie Groningen werkt al langer aan duurzame, slimme en veilige mobiliteit. We gaan daarbij verder dan de landelijke doelen uit bijvoorbeeld het Klimaatakkoord. Zo staat in onze Klimaatagenda dat we al in 2035 zero-emissiemobiliteit willen realiseren en niet pas in 2050. Met zorgeloze mobiliteit werken aan brede welvaart zien we daarom als voortzetting en intensivering van waar we al mee bezig waren. Uit onze gesprekken met bedrijven, organisaties, gemeenten en inwoners blijkt dat in Groningen iedereen het streven naar zorgeloze mobiliteit en brede welvaart deelt. We voelen ons daarin nog verder gesteund door het rapport 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid'⁴. Daarin adviseert de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur aan het kabinet om sterker te sturen op hoe bereikbaarheid kan bijdragen aan brede welvaart. De aanbevelingen uit dit rapport zijn verweven in dit Programma Mobiliteit.

'Brede welvaart' is een vrij nieuwe term. In hoofdstuk 3 geven we invulling aan 'brede welvaart' met de omschrijving van acht opgaven die we aanpakken als provincie. Bij elke opgave schetsen we hoe de situatie voor Groningen is. En hoe mobiliteitsbeleid kan helpen om die uitdaging het hoofd te bieden.

De acht opgaven zijn in het kort:

1. Wonen en ondernemen: ruimte om te leven in Groningen
2. Inclusiviteit en kansengelijkheid: iedereen kan meedoen
3. Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld
4. Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren
5. Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van Groningen
6. Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035
7. Veiligheid: iedereen veilig onderweg
8. Samenwerking en betrokkenheid: mobiliteit voor ons allen, met ons allen



Wat hebben we al gedaan aan zorgeloze mobiliteit?

Uit het participatietraject blijkt dat Groningers grotendeels tevreden zijn over mobiliteit in onze provincie. Met de auto kan je overal goed komen en het openbaar vervoer krijgt goede rapportcijfers. Zo gaven reizigers in 2020 het treinvervoer een 7,6 en het busvervoer een 7,9⁵. We hebben de afgelopen decennia gezorgd voor betere doorstroom van bussen en auto's en flink geïnvesteerd om wegen veiliger te maken. Bovendien hebben we het openbaar vervoer verbeterd. Daarnaast hebben we al een aantal doorfietsroutes en spoorverbindingen aangepakt.

De belangrijkste voorbeelden van de succesvolle aanpak van de afgelopen vijf tot tien jaar:

- Groningen had samen met Drenthe bij de introductie van de nieuwe concessie in 2020 de grootste zero-emissiebusvloot van Europa: 45 elektrische stadsbussen, 59 elektrische bussen op onze hoogwaardige Q-link kernlijnen, 2 waterstof-elektrische bussen. Nog dit jaar (2021) komen daar in Groningen 20 waterstofbussen bij. In 2022 hebben we 196 zero-emissiebussen in de concessie Groningen-Drenthe.
- Groningen had de primeur om waterstoftreinen te testen in de dienstregeling. Inmiddels treffen we voorbereidingen om waterstoftreinen permanent in te zetten.
- De elektriciteit voor onze bussen komt van Nederlandse windparken en de waterstof voor bussen én treinen wordt duurzaam opgewekt. We zijn daarmee dé voorloper op het gebied van waterstoftreinen en -bussen.
- We streven ernaar dat belangrijke bestemmingen bereikbaar zijn vanuit alle windrichtingen met maximaal één overstap. Snelle hoogwaardige busverbindingen (Q-link en Q-liners) verbinden grote kernen in het buitengebied direct met de stad. Sinds de introductie van het Q-linksysteem in 2014 is er een jaarlijkse reizigersgroei van 2 tot 4%. Naar verwachting is pas in 2025 het aantal reizigers in het openbaar vervoer weer op hetzelfde niveau als vóór corona.
- Sinds 2020 rijdt tussen Winschoten en Groningen een sneltrein. Dit verkort de reistijd naar Oost-Groningen met 7 minuten in vergelijking met de bestaande stoptrein. Sinds 2020 is de sneltreindienst tussen Leeuwarden en Groningen uitgebreid met een tweede trein per uur van maandag tot en met zaterdag.

⁴ www.rli.nl/publicaties/2021/advies/naar-een-integraal-bereikbaarheidsbeleid

⁵ Bron: OV klantenbarometer najaar 2021. Als gevolg van corona-maatregelen is de meetperiode in 2020 beperkt tot de pre-corona periode (tot 14 maart).

- De achttien nieuwe treinen die Arriva begin 2021 introduceerde, rijden op duurzame Hydrogenated Vegetable Oil (HVO) uit de regio. De vijftig bestaande treinen in de huidige concessie worden vanbinnen en -buiten vernieuwd.
- In 2018 openden we het nieuwe treinstation Eemshaven. Hierdoor is de veerdienst naar het eiland Borkum per trein bereikbaar.
- Met de hubs en de omvorming van de regiotaxi naar hubtaxi hebben we het basisnet voor het openbaar vervoer uitgebreid tot een complete deur-tot-deurketenreis.
- Provincie Groningen is (samen met Drenthe) koploper als het gaat om openbare laadinfrastructuur voor elektrische auto's. We zijn de eersten die hiervoor een concessie hebben aanbesteed. Dat maakt het voor gemeenten en bewoners makkelijker om snel een openbare laadpaal te plaatsen. Daarnaast experimenteren we met laadpleinen, de vrije keuze voor een energieleverancier op een openbare laadpaal en contactloos laden. Hiermee hebben we Groningen nog meer op de kaart gezet.
- Met Groningen Bereikbaar houden we de stad bereikbaar tijdens de grote infrawerkzaamheden. Bijvoorbeeld rondom Aanpak Ring Zuid en het Stationsgebied. Werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen en overheden werkten daarbij nauw samen. Dat leidde tot veel ideeën met zichtbaar resultaat. Bijvoorbeeld het Groninger Rooster waardoor scholieren niet tegelijk met forensen in de bus zitten. Maar ook kleine aanpassingen in diensten bij bedrijven, waardoor niet iedereen tegelijk de weg op hoeft.
- Groningen loopt nationaal en internationaal voorop met innovaties voor de mobiliteit van de toekomst. Hive.Mobility (samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en opleidingen), de Dronehub op Groningen Airport Eelde (testcentrum om de potentie van drones te onderzoeken), de pilots voor autonoom rijden (experimenten met zelfrijdende voertuigen), Autonomous Train Operation (treinen die zonder machinist kunnen rijden) en de bouw van het hyperloop testcentrum (een nieuwe technologie voor supersnel reizen op de lange afstand) zijn enkele voorbeelden. Groningen is daarmee dé plek voor innovaties op het gebied van mobiliteit.
- We ontwikkelen en testen niet alleen, we passen volwassen technieken ook toe in de dagelijkse praktijk. Dat zie je bijvoorbeeld bij de treinen en sporen in onze openbaarvervoerconcessie. Als eerste in Nederland wordt op de noordelijke spoorlijnen het nieuwe Europese spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) toegepast. ERTMS zorgt ervoor dat het spoor veiliger wordt en dat treinen dicht op elkaar kunnen rijden.

- Onze focus op fietsen als vervoersvorm zien we terug bij projecten als de Pieter Smitbrug. Dit is de fietsbrug die onlangs is geopend tussen Blauwe Stad en Winschoten. Daarnaast werken we aan verschillende doorfietsroutes: vanaf Zuidhorn, Winsum, Bedum, Ten Boer, Haren, Assen en Leek naar Groningen. En we ontwikkelen fietsprojecten waarmee we bijvoorbeeld de verbindingen verbeteren tussen Zuidhorn en Leek, Appingedam en Delfzijl, Veendam en Pekela en bij Zoutkamp. Maar we hebben ook gezorgd voor nieuwe fietsenstallingen bij hubs en doen allerlei acties voor verkeersveiligheid, zoals de fietsclinic Doortrappen, die ouderen helpt zelfverzekerd (elektrisch) te fietsen.
- We hebben de doorstroming verbeterd voor bus en auto én meer verkeersveiligheid gerealiseerd door de aanpak van ruim vijftien wegen, waaronder:
 - de oostelijke en noordelijke ringweg Groningen
 - het zuidelijke deel van de westelijke ringweg Groningen
 - de zuidelijke Ringweg (momenteel in uitvoering)
 - N372 Hoogkerk - Leek-A7
 - N355 omlegging Zuidhorn, nieuwe brug bij Nieuwklap en Reitdiepplein
 - N355 gedeelte Nieuwklap-Groningen (in voorbereiding)
 - N983 Rondweg Aduard
 - N361 Lauwersoog-Winsum-Groningen: omlegging Mensingeweer en traversen Adorp, Sauwerd en Winsum; rotondes Leens en Wehe-den-Hoorn in uitvoering
 - N360 Delfzijl-Groningen, diverse kruispunten aangepakt
 - N33 Assen-Zuidbroek
 - Blauwe Roos Winschoten
 - N366 Ter Apel-Veendam
 - N46 Verbreding Eemshavenweg



Hoe bouwen we verder aan zorgeloze mobiliteit?

Het werk van de afgelopen decennia vormt een goede basis om op door te bouwen richting zorgeloze mobiliteit. Daarvoor blijven we investeren in mobiliteit. De manier waarop we dat doen, verandert van een knelpuntgerichte aanpak naar een systeemgerichte aanpak. Dat betekent dat we ons nadrukkelijk richten op het goed organiseren van actieve mobiliteit (zoals lopen en fietsen). En op het doorontwikkelen van openbaar vervoer tot één samenhangend systeem van publieke mobiliteit. Ook richten we ons op het slim en goed organiseren van goederenvervoer en logistiek. Bij dit alles zijn verkeersveiligheid, klimaat, milieu en gezondheid cruciale randvoorwaarden.

Doorbouwen richting zorgeloze mobiliteit doen we daarom vanuit zes thema's in het mobiliteitsbeleid. Met deze zes thema's geven we invulling aan de acht maatschappelijke opgaven. In hoofdstuk 4 diepen we die thema's verder uit.

***‘We dragen bij aan brede
welvaart door te werken
aan zorgeloze mobiliteit’***

De zes thema's zijn:



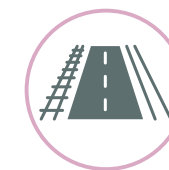
Publieke mobiliteit – Eén doeltreffend systeem om van A naar B te komen. Dat betekent dat alle vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. Ook het deel van je reis dat je met je eigen fiets of auto maakt. In een goed georganiseerd systeem hoef je vaak niet eens een eigen voertuig te bezitten. Zoeken en boeken van je reis is makkelijk en voordelig.



Actieve mobiliteit - De focus op lopen en fietsen als vervoersvormen. Met alle voorzieningen die daarvoor nodig zijn, zoals wandel- en fietspaden, fietsenstallingen, veilige oversteekplekken, etc.



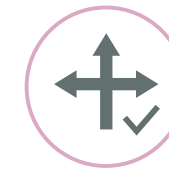
Logistiek en goederenvervoer – Het systeem waarmee we spullen vervoeren in plaats van mensen. En alles wat nodig is om dat soepel en goed te laten werken, zoals planningstools voor vervoerders of afspraken over tijdvensters voor winkelbevoorrading.



Infrastructuur – Het aanleggen, onderhouden en beheren van wegen, fietspaden, waterwegen en alles wat daarbij hoort.



Slimme en groene mobiliteit – Innovatie en duurzaamheid. Bij alle keuzes die we maken, is slimme en groene mobiliteit het uitgangspunt.



Verkeersveiligheid – Het streven naar verkeersveiligheid is een harde randvoorwaarde waarmee we elke opgave en oplossingsrichting tegemoet treden.

Wat kan de provincie doen aan zorgeloze mobiliteit?

Mobiliteit is nog niet voor iedereen zo zorgeloos als we willen. En het mobiliteitssysteem moet meebewegen met de ontwikkelingen die voor ons liggen. Bijvoorbeeld de woonopgave, vergrijzing, klimaatverandering en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat we allemaal dezelfde kant op willen. En eigenlijk hebben we de noodzakelijke ingrediënten al klaar staan. We beschikken immers over een goed systeem voor openbaar vervoer en deelmobiliteit en ook de infrastructuur is op orde. Maar we hebben nog niet alles tot in de puntjes uitgewerkt tot één makkelijk systeem waarin de reiziger centraal staat.

De provincie heeft hier als 'middenbestuur' een belangrijke rol in. Als provincie hebben we de bevoegdheid om het openbaar vervoer te organiseren. Daarnaast beheren en onderhouden we veel wegen, fietspaden, bruggen en andere infrastructuur. Door onze rol, onze bevoegdheden en het feit dat we wegbeheerder zijn, kunnen we voor dorpen en wijken op maat gemaakte maatregelen nemen. Tegelijkertijd hebben we overzicht over het mobiliteitssysteem en de reisbehoeften in de hele provincie Groningen. Daarbij hebben we veel mogelijkheden om de openbare ruimte te organiseren. Zo kunnen we, samen met gemeenten, de belangrijkste voorzieningen zoals scholen, supermarkten en sportgelegenheden dicht bij mensen brengen. Of nieuwe woningen dicht bij het centrum

van een dorp of stad bouwen. Zo kunnen zoveel mogelijk mensen bestaande wegen, fietspaden en openbare voorzieningen goed gebruiken. Hiermee hebben we een flinke gereedschapskist om een prettige leefomgeving te creëren.

Tegelijkertijd is het duidelijk dat de provincie zorgeloze mobiliteit niet in haar eentje kan realiseren. Van gemeenten tot het Rijk, van inwoners tot het bedrijfsleven: we moeten het samen doen. Deze samenwerking ontstaat deels vanzelf, maar moeten we soms ook actief ondersteunen, stimuleren en regisseren. De provincie pakt deze handschoen op voor onze regio. Maar mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van Groningen. We roepen daarom het Rijk op om goede, landelijke samenwerking te organiseren. Daarbij is het belangrijk dat we samen de benodigde investeringsmiddelen vinden. Met name grootschalige aanpassingen in de fysieke leefomgeving zoals de vormgeving van het stationsgebied en het verhogen van de kwaliteit van mobiliteitssystemen kunnen we niet alleen opbrengen vanuit de regio. De provincie pakt haar voortrekkersrol om samen met het Rijk tot een gezamenlijke investeringsagenda te komen.

In hoofdstuk 5 diepen we verder uit hoe we deze samenwerking willen organiseren.



3. DE OPGAVEN

VAN GRONINGEN



3. DE OPGAVEN

VAN GRONINGEN

Algemeen

Als provincie staan we voor een aantal grote maatschappelijke opgaven. Deze opgaven vliegen we aan vanuit verschillende beleidsvelden en vakgebieden. In dit hoofdstuk beschrijven we acht maatschappelijke opgaven waar voor het Programma Mobiliteit de focus op ligt. We zoomen in op Groningen en schetsen oplossingsrichtingen vanuit het mobiliteitsperspectief. Hierbij houden we oog voor samenhangende beleidsdomeinen. Mobiliteit staat immers nooit op zichzelf en raakt domeinen zoals ruimtelijke ordening, gezondheid en energie.

De zes mobiliteitsthema's (zie hoofdstuk 4) hebben allemaal een link met een opgave. We benadrukken bij elke opgave alleen de thema's met de belangrijkste link.

De acht opgaven:

1. Wonen en ondernemen: ruimte om te leven in Groningen
2. Inclusiviteit en kansengelijkheid: iedereen kan meedoen in Groningen
3. Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld
4. Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren
5. Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van de provincie Groningen
6. Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035
7. Veiligheid: iedereen veilig onderweg
8. Samenwerking en burgerschap: mobiliteit voor ons allen, met ons allen





WONEN EN ONDERNEMEN **RUIMTE OM TE *leven*** **IN GRONINGEN**

De druk op de Nederlandse woningmarkt, thuiswerken en online boodschappen doen... Het wonen, werken en leven zoals we dat een aantal jaren geleden kenden, is niet meer te vergelijken met hoe dat nu is. De coronapandemie heeft deze ontwikkeling versneld. Vooral veel mkb-bedrijven, zzp'ers en (semi) overheidsinstellingen hebben een slag gemaakt naar thuiswerken. Naar verwachting blijft een groot deel dit ook doen, maar de blijvende effecten op ons reisgedrag zijn niet te voorspellen. Ook het online winkelen heeft een extra impuls gekregen. Dat betekent meer digitaal verkeer, minder woon-werkverkeer, ander goederenvervoer. Bovendien blijkt een fijne woon- en (thuis)werkplek belangrijker dan ooit.

Hoe is dat in Groningen?

De stad Groningen kent veel dynamiek en groei. De druk op de woningmarkt is hier dan ook groter dan ooit. Terwijl het Ommeland de laatste jaren juist te maken had met vergrijzing en wegtrekkende jongeren. Maar blijft dat zo? Door actuele ontwikkelingen zoals corona en woningnood gaan zelfs in het aardbevingsgebied de huizen als warme broodjes over de toonbank.

Groningen is steeds populairder als vestigingsplaats voor particulieren en bedrijven. Dat komt doordat hier veel ruimte is voor fijne woon- en werkplekken. Het is nodig om de langeafstandsverbindingen met de Randstad en Duitsland te verbeteren. Zo kunnen we de toenemende interesse voorzien van snelle, betrouwbare en duurzame mobiliteit. Daarmee kunnen ook Groningers hier blijven wonen en ergens anders werken. Niet voor niets presenteerden we de bouwstenen



voor het Deltaplan van het Noorden, waarin we het antwoord willen zijn op het woningtekort in Nederland. We bouwen huizen in de omgeving van goede treinverbindingen in ruil voor een snelle spoorverbinding met de Randstad en Duitsland. Hiermee zorgen we voor meer verbinding tussen gebieden. Zo hebben mensen toegang tot méér en duurzamere reismogelijkheden.

Of je nu droomt van een prachtig appartement in de levendige binnenstad van Groningen en regelmatig met de trein richting je werk reist, of juist gaat voor de rust en ruimte in het Ommeland waarbij werken en wonen hand in hand gaan... Met zorgeloze mobiliteit zorgen we dat je vanuit elke fijne woonplek eenvoudig verbinding kunt maken met activiteiten zoals werken, ontmoeten, winkelen en recreëren.

WE kiezen voor **VERSTEDELIJKING EN VERDORPING:** *nabijheid in stad en ommeland*

Je woont in het Ommeland en voor voorzieningen als het zwembad, de school, de bibliotheek en winkels kan je niet altijd terecht in je eigen dorp. Maar in plaats van de auto te pakken naar de stad, zou het mooi zijn als je deze voorzieningen kunt vinden in een nabijgelegen grote dorpskern. Hier kun je eenvoudig komen. Bijvoorbeeld met de fiets, de bus, de hubtaxi of je eigen auto. In stedelijke gebieden helpt nabijheid de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

In de hele provincie wil je via één app jouw ideale route uitstippelen en de vervoersvorm kiezen die jou het beste uitkomt. Als we samen met gemeenten het wonen, werken en leven zoveel mogelijk op fiets- en loopafstand organiseren, kunnen we voor iedereen ruimte creëren om te leven zoals zij of hij wil. Dat betekent dat ruimtelijk beleid en mobiliteit samenkomen. Als woningbouw en voorzieningen nabij zijn, zorgen wij, samen met gemeenten, met publiek vervoer en de fiets- en wandelnetwerken voor de juiste verbinding. En we versnellen de verbindingen over de langere afstand, zowel binnen de provincie als naar de Randstad en Duitsland. Op die manier heb je alles binnen handbereik, waar je ook woont of onderneemt in de provincie.

In de stad Groningen en de grotere stedelijke kernen zoals Appingedam, Delfzijl, Hoogezand, Leek, Stadskanaal, Veendam, Winschoten, Winsum, Zuidhorn heet deze aanpak verstedelijking. Met name het 'Daily Urban System' in en rond de stad Groningen is daar dominant in. Het 'Daily Urban System' is het gebied van steden en dorpen met de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen. Dagelijks reizen ongeveer 200.000 mensen in de ochtend naar de stad en die gaan allemaal later op de dag weer retour. Daar gaat het om nabijheid en verbinding tussen woonwijken en werklocaties of het centrum of voorzieningen. Dezelfde principes passen we toe op kleinere kernen en hun nabijheid tot hubs en de voorzieningen die daar te realiseren zijn, noemen we verdorping. We zorgen ervoor dat je maximale keuzes hebt qua reismogelijkheden, altijd passend bij je reisbehoeften van dat moment. Zo wordt het makkelijker en logischer om een duurzame reiskeuze te maken met minder emissies die ook nog eens bijdraagt aan meer leefbaarheid in kleinere kernen. Zo hebben meer mensen makkelijker toegang tot voorzieningen als zorg, onderwijs, sport en recreatie.

- Nieuwe woongebieden bouwen we met goede fietsverbindingen en zoveel mogelijk bij bestaande openbaarvervoervoorzieningen. Dat kan in de stad, maar ook bij hubs in de provincie.
- We organiseren voorzieningen niet alleen in de stad, maar ook bij hubs buiten de stad. Dat heeft als voordeel dat we een tegenspits organiseren. Dit voorkomt dat iedereen op hetzelfde moment dezelfde kant op reist.
- In stedelijke gebieden zijn alle voorzieningen vaak al in de buurt en goed per fiets of openbaar vervoer bereikbaar. Deze verstedelijking zetten we door.
- Voor het Ommeland organiseren we nabijheid: clusters van kernen die goed per fiets, openbaar vervoer en auto verbonden zijn met hubs. Clusters met goede basisvoorzieningen. Dit noemen we verdorping.
- We willen ervoor zorgen dat je per trein sneller in de Randstad kunt komen. Daarnaast willen we de langeafstandsverbindingen met Duitsland (en verder) verbeteren, evenals de zuidoostelijke verbinding met de Nedersaksenlijn.



WE *kiezen* VOOR **VERSTEDELIJING EN VERDORPING:**

nabijheid in stad en ommeland



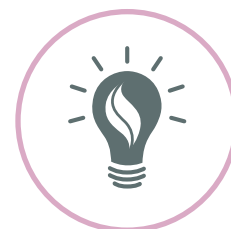
We pakken het aan vanuit:



**PUBLIEKE
MOBILITEIT**



**ACTIEVE
MOBILITEIT**



**SLIMME EN
GROENE MOBILITEIT**

essentiële
voorzieningen in de
buurt of aan huis

clusters van goed
verbonden kleine en
grote kernen

wonen, werken en andere functies dichtbij
elkaar, hoge dichtheden, de straat biedt vooral
ruimte aan lopen, fietsen en openbaar vervoer

bouwen bij bestaande
OV voorzieningen
en met goede fiets-
bereikbaarheid

***Basisvoorzieningen
goed bereikbaar in de buurt***



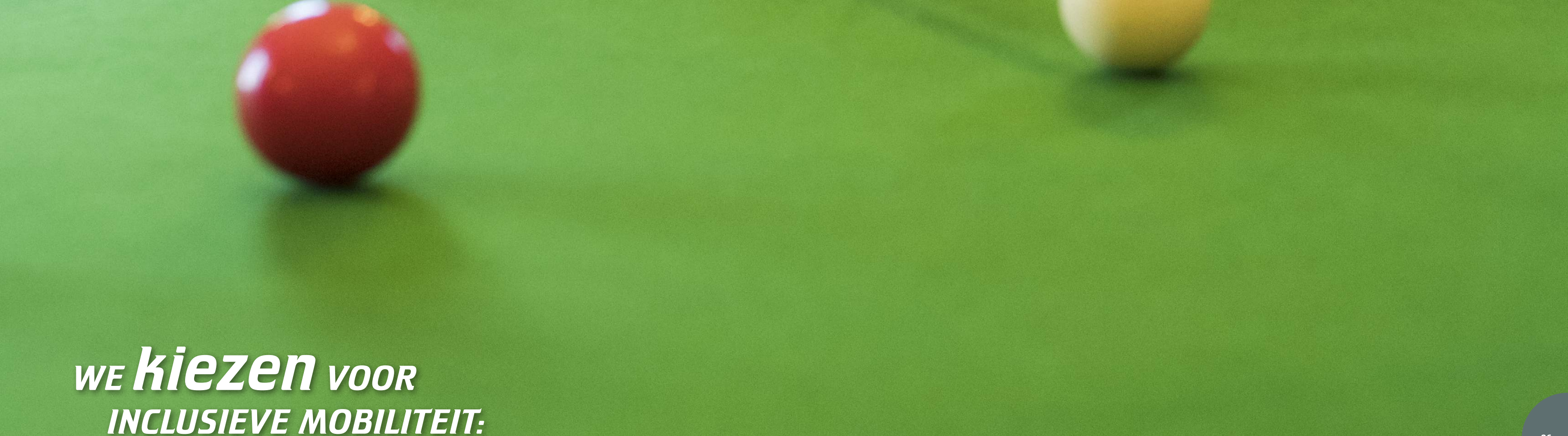


INCLUSIVITEIT EN KANSENGELIJKHEID *IEDEREEN KAN **MEEDOEN*** *IN GRONINGEN*

Of je nu in een rustig landelijk gebied woont of juist kiest voor de bruisende binnenstad. Of je nu een auto voor de deur hebt of vooral reist met de fiets en het openbaar vervoer. Of je nu ruim in de slappe was zit of een kleine portemonnee hebt. Goed ter been of minder mobiel... Iedereen verdient dezelfde kansen. Mobiliteit helpt die kansengelijkheid mogelijk te maken.

Hoe is dat in Groningen?

De provincie bestaat grotendeels uit landelijk gebied met een aantal grotere kernen. De stad Groningen is hierbij het centrum met de meeste voorzieningen, zoals scholen, culturele instellingen, bedrijven, winkels en zorginstellingen. In het Ommeland hebben we de laatste jaren te maken gehad met wegtrekkende jongeren en vergrijzing. Dat betekent dat inwoners van de dorpen steeds meer afhankelijk worden van voorzieningen die steeds verder weg zijn en het betekent ook dat langere afstanden moeten worden afgelegd. Bijvoorbeeld om naar school, werk of de bioscoop te gaan. De afhankelijkheid van een auto of het openbaar vervoer neemt hierdoor toe. Maar als je met de auto naar de stad Groningen gaat, kun je daar steeds minder goed terecht. Ruimte is schaars in de stad, dus de auto heeft niet meer overal toegang.



WE kiezen voor INCLUSIEVE MOBILITEIT:

makkelijk, toegankelijk en betaalbaar op stap voor iedereen

Met nabijheid zorgen we ervoor dat je niet ver weg hoeft voor je dagelijkse voorzieningen. Maar ieders behoeften en bestemmingen zijn uniek en niet alles kan in de buurt zijn. Waar je woont, bepaalt daarom altijd voor een deel waar je heen kunt. Met laagdrempelige, betaalbare, goede en snelle verbindingen tussen stad, Ommeland en de rest van Nederland bieden we iedereen zoveel mogelijk gelijke kansen om mee te doen in de samenleving.

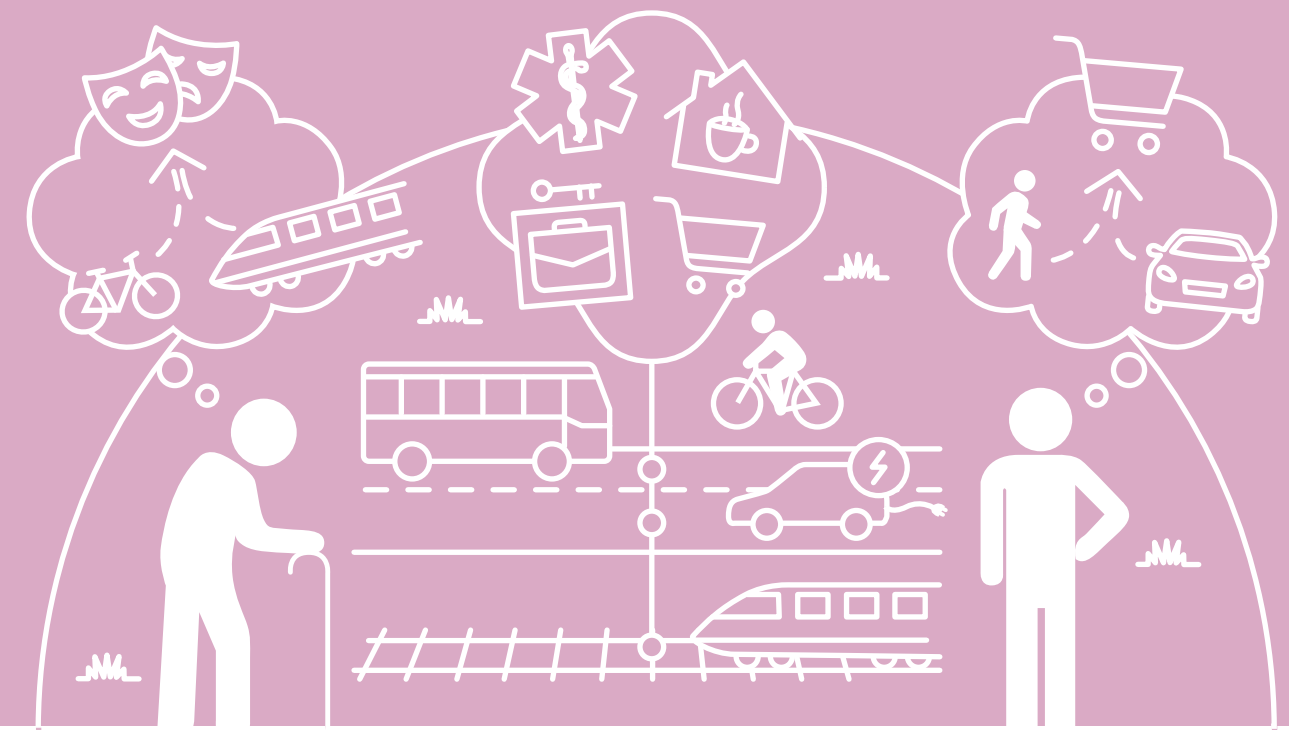
Publieke mobiliteit biedt hiervoor veel mogelijkheden. Want hoe meer mensen publieke mobiliteit gebruiken voor hun reis, hoe beter, betaalbaarder en fijnmaziger wij het systeem kunnen organiseren. De basis voor publieke mobiliteit bestaat uit het huidige basisnetwerk openbaar vervoer, hubs en de hubtaxi. Deze hubs vullen we aan met allerlei soorten bedrijvigheid. Hiermee dragen we bij aan leefbaarheid en lokale werkgelegenheid. Die werkgelegenheid stimuleren we nog meer als we publieke mobiliteit kunnen inzetten voor kleinschalig goederenvervoer. Denk aan bagagediensten voor toeristen die zonder auto naar de camping gaan. Of medicijnbezorging in gebieden waar apotheken ver weg zijn.

- We verkennen de mogelijkheden om het basisnetwerk van het openbaar vervoer te versterken en uit te breiden.
- We ontwikkelen de hubs, zodat je overal in de provincie naadloos overstapt tussen fiets, lopen, auto, bus, trein, hubtaxi, en/of deelvoertuigen.
- Op zoveel mogelijk hubs komen aanvullende diensten, bijvoorbeeld een pakketkluis of een koffietentje. Voor elke hub bekijken we wat de meeste meerwaarde heeft voor die omgeving en initiatieven van lokale ondernemers ondersteunen we waar mogelijk.
- We helpen om deelmobiliteit ook beschikbaar te maken voor het ommeland.
- We onderzoeken de mogelijkheden om publieke mobiliteit uit te breiden met kleinschalig goederenvervoer.
- We maken publieke mobiliteit laagdrempelig, toegankelijk, makkelijk en betaalbaar voor iedereen. We werken aan goede voorzieningen voor reisbegeleiding, zoals één gestroomlijnde app om je reis te plannen, duidelijke reisinformatie en een telefonische hulpdienst voor mensen die minder makkelijk online zoeken en boeken. Ook kijken we naar verschillende tarieven tussen drukke en rustige momenten.



WE *kiezen* VOOR INCLUSIEVE MOBILITEIT:

*makkelijk, toegankelijk en betaalbaar
op stap voor iedereen*



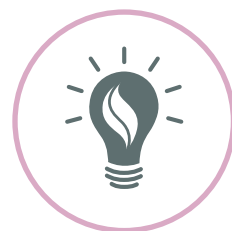
We pakken het aan vanuit:



PUBLIEKE
MOBILITEIT



LOGISTIEK EN
GOEDERENVERVOER



SLIMME EN
GROENE MOBILITEIT

openbaar vervoer versterken
en uitbreiden en versnellen
op de lange afstand

ontwikkelen van hubs
met bijv. pakketkluis/
koffietentje

deelmobiliteit ook beschikbaar
maken voor het ommeland

publieke
mobiliteit
uitbreiden met
kleinschalig
goederenvervoer

we maken
publieke mobiliteit
laagdrempelig,
toegankelijk, makkelijk
en betaalbaar voor
iedereen



*Bij een hub vind je
slimme diensten
en goede verbindingen*





VERBINDING EN INNOVATIE *GRONINGEN ALS STARTPUNT* *VAN DE WERELD*

Groningen is Nederland in het klein: een bruisend stedelijk middelpunt met daaromheen een paar grotere kernen en veel ruimte. De opgaven die in Groningen spelen, zijn elders in het land niet anders. En oplossingen die hier werken, zijn daarmee ook landelijk waardevol. De jaren 2020 en 2021 leerden ons dat die opgaven en oplossingen er ineens heel anders uit kunnen zien. Door de coronapandemie moesten we van een open maatschappij tijdelijk naar een leven dat zich grotendeels binnenshuis afspeelde. Niet alleen probeerden we op afstand zo dicht mogelijk bij elkaar te blijven, we ervoerden ook wat we missen als we niet kunnen reizen. Verbinding en innovatie waren nog nooit zo relevant.

Hoe is dat in Groningen?

De coronasituatie heeft ook in Groningen stevig huisgehouden. De opgave om het openbaar vervoer overeind te houden, lijkt geslaagd: we hoefden de dienstregeling en de frequentie van bussen slechts tijdelijk en plaatselijk in te krimpen en bedienden de weinige reizigers zo goed mogelijk. We gebruiken de lessen die we trekken uit deze tijdelijke aanpassingen als kans om het systeem robuuster en nog flexibeler te maken. Het maakt het makkelijker dat we het openbaar vervoernetwerk jaren geleden al innovatief organiseerden in een basisnetwerk met hubs, omdat we toen al in de dienstregeling inbouwden dat we op en af kunnen schalen naar gelang er meer of minder reizigers zijn. Vooroplopen qua innovatie zorgt ervoor dat je beter bent voorbereid op de toekomst.



We zien Groningen als broedplaats van innovatie voor zorgeloze mobiliteit ten dienste van brede welvaart. We lopen al jaren voorop qua innovaties op dit gebied. Voorbeelden zijn er genoeg: onze zero-emissievloot van bussen en treinen en de eerste aanbesteding van openbare laadpunten voor elektrische auto's. Een recenter voorbeeld zijn de bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden, waarin we de woningbouwopgave koppelen aan goede treinverbindingen op de lange afstand. Het idee van hubs komt uit Groningen. Maar ook hoe we samenwerken met werkgevers en zorg- en onderwijsinstellingen om anders te reizen is innovatie. Het Hive.Mobility Center voor slimme en groene mobiliteit wordt in Groningen gebouwd.

Al deze ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit vergen van de overheid dat zij goed weet om te gaan met de vernieuwingen die elkaar snel (kunnen) opvolgen. En daar slagvaardig passend beleid bij maakt. Daarvoor moeten we de benodigde kennis en vaardigheden bij onszelf, de gemeenten en andere overheden inzetten. Zeker buiten de stedelijke gemeenten is hier behoefte aan. Hier is door alle overheden samen een landelijke aanpak voor opgezet, die onderdeel is van het programma 'Krachtenbundeling Smart Mobility'.

WE kiezen VOOR GRONINGEN ALS LIVING LAB voor Nederland

De komende jaren brengen we al deze innovatiekracht naar een hoger niveau: Groningen als proeftuin of living lab voor Nederland. De maatschappelijke vraagstukken waar Nederland voor staat, vragen om oplossingen die wérken. Daarom zetten we bijvoorbeeld de stap om het openbaar vervoer door te ontwikkelen naar publieke mobiliteit: één systeem waarin alle vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. Oók het deel van je reis dat je met je eigen fiets of auto maakt. En werken we met gemeenten en het Rijk aan een gezamenlijke investeringsagenda voor mobiliteit. De mobiliteit van de toekomst bereiden we voor met pilots voor zelfrijdende voertuigen en treinen. Of met drones die via het water en de lucht nieuwe mogelijkheden bieden, waar wellicht veel minder dure infrastructuur voor nodig is.

Kenmerkend voor Groningen is, dat we het niet houden bij innovaties en pilots. Het gaat immers altijd om het aanpakken van onze maatschappelijke opgaven en daar is een versnelling voor nodig. Lukt iets niet? Dan stoppen we ermee. Werkt het wel, dan pakken we door, schalen we op en voeren we uit. Zodat de rest van Nederland (en daarbuiten) ons goede voorbeeld kan volgen.

We schetsten al hoe we nabijheid en verbindingen op de korte afstand combineren met het versnellen van publieke mobiliteitsverbindingen op de lange afstand binnen de provincie. Maar ook de treinverbindingen met de Randstad en Duitsland willen we versnellen. Zodat niet alleen de mobiliteit van de toekomst, maar ook je dagelijkse verbindingen gewoon beginnen in Groningen.

- We blijven vooroplopen met innovatie, pilots en bruikbare toepassingen op het gebied van slimme en groene mobiliteit en anders reizen.
- We ontwikkelen als eerste het openbaar vervoer door naar publieke mobiliteit.
- We versnellen de openbaarvervoerverbindingen op de lange afstand. Zowel in onze eigen provincie als de trein naar de Randstad en Duitsland.
- We laten trots onze succesvolle oplossingen zien aan heel Nederland én daarbuiten. We zijn niet bang om daar onze fouten en mislukkingen bij te laten zien. Als anderen daarvan leren, dragen we immers ook bij aan een snelle en innovatieve aanpak van maatschappelijke opgaven.



WE *kiezen* VOOR
GRONINGEN ALS LIVING LAB
voor Nederland

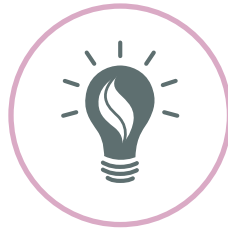
We pakken het aan vanuit:



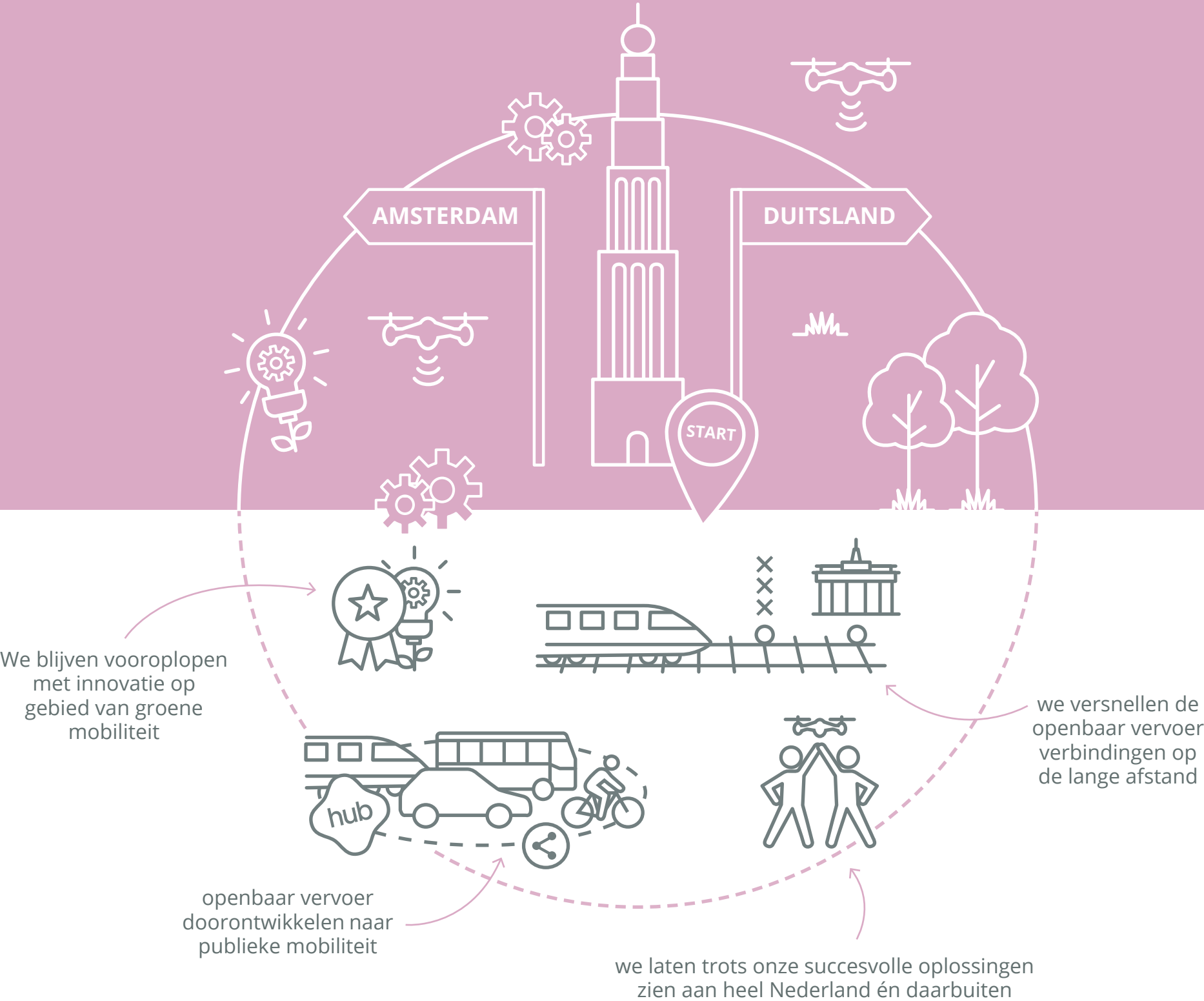
PUBLIEKE
MOBILITEIT



LOGISTIEK EN
GOEDERENVERVOER



SLIMME EN
GROENE MOBILITEIT



*Slimme en groene mobiliteit
ervaar je als eerste in Groningen*





WERKGELEGENHEID EN ECONOMIE *DE **MOTOREN** VAN GRONINGEN* *OP VOLLE TOEREN*

Nederland wordt steeds voller. Dit betekent dat bedrijven die fysieke ruimte nodig hebben, soms moeilijk een plek kunnen vinden. Bovendien is goede bereikbaarheid voor bedrijven cruciaal om medewerkers, klanten, leveranciers en goederen tijdig op de juiste plek te krijgen. Mobiliteit kan een belangrijke motor zijn om de economie en werkgelegenheid een slinger te geven. Denk aan de verbinding tussen wonen en werken voor personeel of tijdige bezorging van grondstoffen en pakketten. Goed georganiseerde bereikbaarheid is een bron van werkgelegenheid, zeker als daar nieuwe vormen van slimme en groene mobiliteit voor ingezet worden.

Hoe is dat in Groningen?

Groningen heeft veel groeimogelijkheden op het gebied van werkgelegenheid. Ten eerste omdat de provincie als een van de weinige gebieden nog ruimte heeft voor grote bedrijven. Daarnaast liggen er groeimogelijkheden in sectoren zoals energie, logistiek, toerisme en industrie. Bovendien zorgt mobiliteit zelf voor een impuls aan de waterstofeconomie in deze regio. In Groningen vindt veel goederenvervoer en logistiek plaats over de weg en een deel via het water. Het potentieel van vervoer over water en spoor is echter nog onderbenut, terwijl daar flinke duurzaamheidswinst mee te behalen valt. Een modal shift naar water en spoor wordt mogelijk doordat we vooroplopen qua innovaties die de capaciteit van de bestaande infrastructuur kunnen vergroten: ERTMS op het spoor, pilots met varende drones op het water.





***we kiezen* ERVOOR OM MET ZORGELOZE, SLIMME EN GROENE MOBILITEIT**

ruimte te geven aan grote werkgevers

Groningen is een aantrekkelijk gebied voor grote werkgevers die veel ruimte nodig hebben. Dat is goed voor de werkgelegenheid in Groningen. Om zich te vestigen, willen werkgevers zeker weten dat ze aan het juiste personeel kunnen komen. Met mobiliteit verbinden wij woongebieden en werklocaties. We bedienen aan- en afvoer van grondstoffen en producten. Daarnaast is mobiliteit een van de aanjagers van innovatie, bijvoorbeeld op het gebied van de waterstofeconomie. Daarvoor kijken we over grenzen heen en verbinden we Groningen goed met de Randstad en Noordwest-Europa. Door de combinatie van een grote stad, internationale havens, een vliegveld en (fysieke) ruimte liggen er veel kansen in onze provincie.

We praten met bestaande en geïnteresseerde bedrijven over hun mobiliteitsbehoeften. Als daar knelpunten uitkomen, zoeken we naar creatieve, slimme en groene oplossingen. Bijvoorbeeld logistieke planningen aanpassen of een wegvervoer verschuiven naar vervoer over water of spoor. Soms kunnen bedrijven hun logistieke processen combineren of op elkaar afstemmen. In sommige gevallen kan een andere bedrijfslocatie een slimme en rendabele oplossing zijn.

We streven ernaar om het aantal benodigde vervoersbewegingen zo klein mogelijk te houden. Zo hoeven we de infrastructuur alleen aan te passen als het niet anders kan. Aanpassingen zijn kostbaar en hebben een lange doorlooptijd. Bovendien dragen we hiermee bij aan leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid.

- We bieden ruimte aan grote werkgevers die net als wij creatieve, slimme en groene mobiliteitsoplossingen zoeken.
- We zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat door een ruime keuze aan robuuste en vlotte verbindingen binnen de provincie en snelle treinverbindingen op de lange afstand.
- We brengen bedrijven samen die elkaar kunnen helpen met hun logistiek.
- We stimuleren een modal shift van wegvervoer naar spoor en water. Dit doen we door met slimme innovaties meer capaciteit vrij te maken op bestaande sporen en waterwegen.

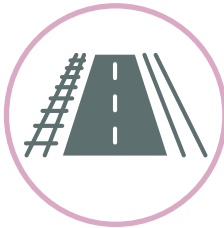
WE *kiezen* ERVOOR
OM MET ZORGELOZE,
SLIMME EN GROENE MOBILITEIT
ruimte te geven aan grote werkgevers



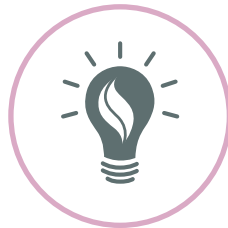
We pakken het aan vanuit:



LOGISTIEK EN
GOEDERENVERVOER

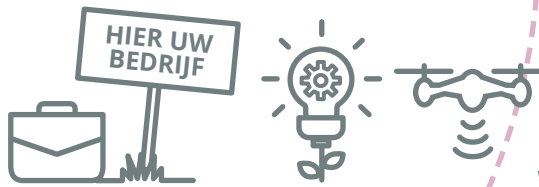


INFRASTRUCTUUR



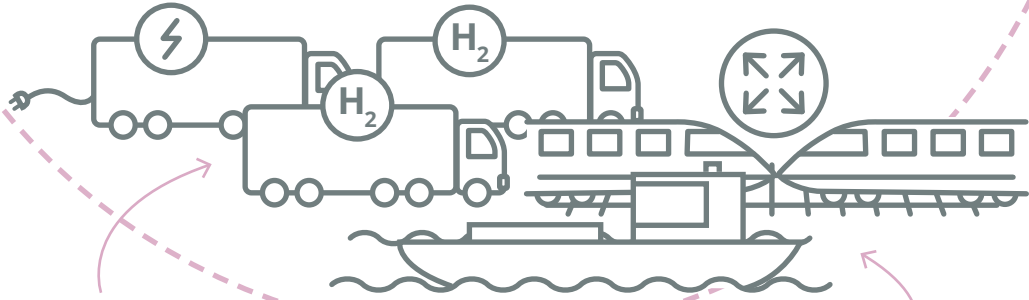
SLIMME EN
GROENE MOBILITEIT

we brengen bedrijven
samen die elkaar
kunnen helpen met
hun logistiek



we bieden ruimte
aan grote
werkgevers die net
als wij creatieve,
slimme en groene
mobiliteits-
oplossingen zoeken

ruime keus aan
robuuste en vlotte
verbindingen



meer capaciteit creëren door
slimme logistiek op bestaande
sporen en waterwegen





*Bereikbare bedrijven
organiseren we samen*



GEZONDHEID EN GASTVRIJHEID *ACTIEF GENIETEN VAN GRONINGEN*

Actief genieten van onze vrije tijd: we doen het steeds meer. Begin 2021 was de wandelapp 'Ommetje' bijvoorbeeld de meest gedownloade app in Nederland. En met meer fietsen in Nederland (23 miljoen!) dan inwoners zijn we fietskoploper van de wereld. Al dat wandelen en fietsen is niet alleen goed voor lichaam en geest, ook voor het milieu. Want hoe vaker we de auto laten staan, hoe minder uitstoot we produceren.

Hoe is dat in Groningen?

Groningen spant wereldwijd de kroon op fietsgebied. Nergens ter wereld fietsen relatief gezien zoveel mensen als in de stad Groningen. En in het ongerepte, schone en mooie Ommeland is alle ruimte om te voet of per fiets het cultuurhistorisch erfgoed en landschap te bewonderen. De Groninger vaarwateren zijn nog onontdekte juweeltjes. Bijvoorbeeld het Reitdiep, het Winschoterdiep en tal van meren. Bovendien is gezond ouder worden, oftewel healthy ageing, al jaren een belangrijk thema in de provincie. Bedrijven en onderwijs- en zorginstellingen ontwikkelen steeds meer kennis en toepassingen op dit gebied. Er zijn dus genoeg aanknopingspunten om actief bewegen en genieten te stimuleren in Groningen.



Mobiliteit veroorzaakt hinder door de productie van geluid en luchtverontreiniging. Dat heeft negatieve effecten op de natuur en op de gezondheid van mensen. In de Strategische Milieu Agenda van de provincie Groningen schetsen we hoe de negatieve effecten een kritische grens bereiken. Het klassieke milieubeleid dat de provincie tot nu toe voerde, heeft hinder kunnen verminderen, bijvoorbeeld met stil asfalt of doordat vrachtwagens dankzij uitstooteisen steeds schoner werden. Maar de toenemende druk op de ruimte in onze provincie zorgt toch voor meer negatieve effecten op mens en natuur. Denk aan de schade aan natuurgebieden door stikstofoxiden.

WE kiezen VOOR ***GRONINGEN ALS DÉ PROVINCIE***

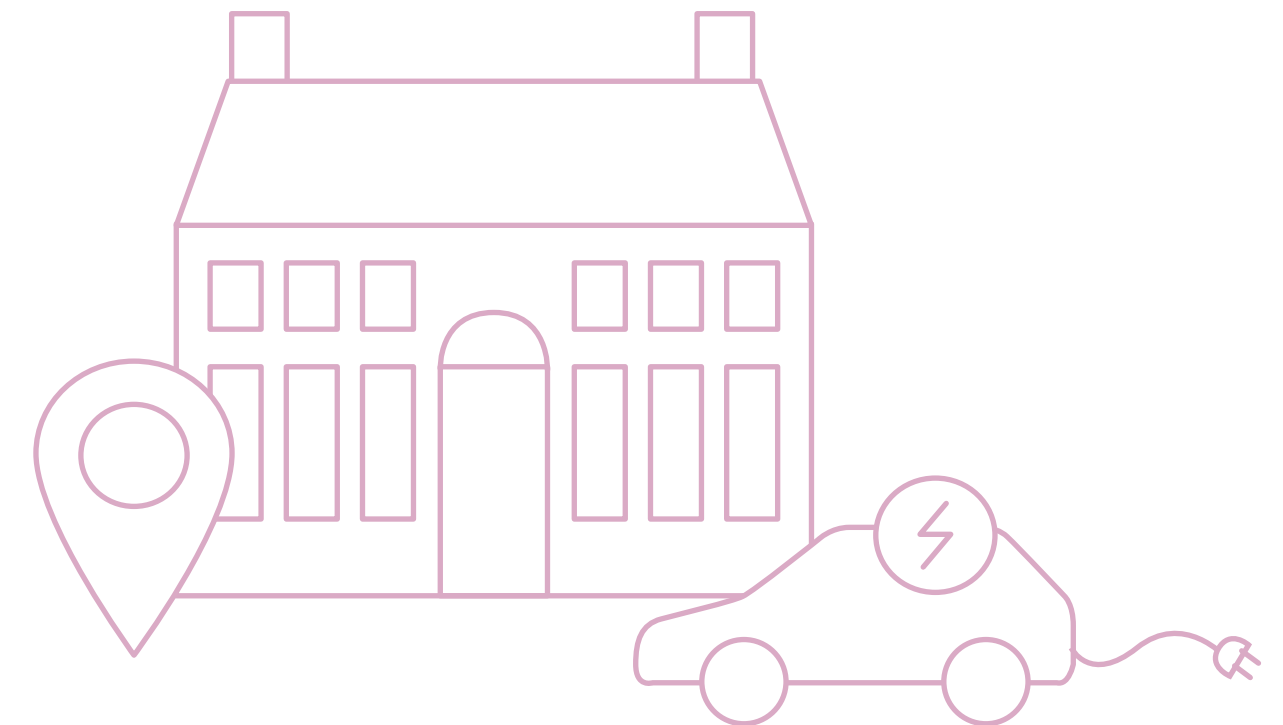
voor echte ontdekkingsreizen

In onze uitgestrekte provincie kun je veel verborgen pareltjes ontdekken. Bijvoorbeeld de vele prachtige borgen en kerken die we hebben, en natuurlijk het Groninger landschap. Groningen leent zich daarom bij uitstek voor echte ontdekkingsreizen: wandelend, op de fiets, over water, via de hubs of met de auto. Voor al deze reismogelijkheden kunnen we de bereikbaarheid verbeteren. Dat kan deels door mooie fiets- en autoroutes te ontwikkelen, samen met lokale ondernemers. Soms zijn verbeteringen nodig van de infrastructuur, bijvoorbeeld van wandelpaden. Of, in het geval van vaarrecreatie, dat we recreatief varen in Groningen makkelijker en aantrekkelijker maken door bijvoorbeeld het vaarseizoen, brugbedieningstijden, vaarsleutels en informatieverstrekking beter te organiseren. Zo geven we de vrijetijdseconomie van Groningen een boost.

Door lopen, fietsen en openbaar vervoer te stimuleren, slaan we meerdere vliegen in één klap. We verminderen de druk op de ruimte. Meer gebruik van duurzame mobiliteitsvormen veroorzaakt minder hinder voor mens en dier. Hiermee sluiten we aan bij de basis van Groningen als ongerepte en schone provincie waar je de ruimte voelt. We maken bovendien van Groningen

de veiligste provincie om te wandelen en te fietsen. Als meer toeristen Groningen bezoeken, biedt dat kansen voor de werkgelegenheid. Forenzen profiteren mee van de verbeteringen van infrastructuur, organisatie en routes. Zo snijdt het mes aan meerdere kanten.

- We maken de verborgen parels van Groningen goed bereikbaar, of dat nu te voet, per fiets, met de auto of met publieke mobiliteit is.
- We maken vaarrecreatie in Groningen makkelijker en aantrekkelijker.
- We blijven fietsen actief stimuleren met publiekscampagnes.
- We gaan meer doen om lopen en wandelen te stimuleren.
- We maken lopen en fietsen in Groningen steeds veiliger.



WE *kiezen* VOOR GRONINGEN ALS DÉ PROVINCIE

voor echte ontdekkingsreizen

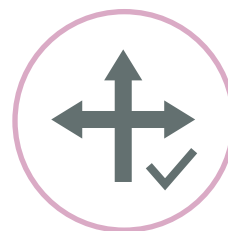
We pakken het aan vanuit:



PUBLIEKE
MOBILITEIT



ACTIEVE
MOBILITEIT



VERKEERSVEILIGHEID





*Borgen, kerken en het landschap
zijn de verborgen pareltjes van Groningen*



KLIMAAT EN MILIEU **ZERO-EMISSIE** **IN 2035**

Het is al een tijd lang aan de orde van de dag: het klimaatprobleem vraagt onze serieuze aandacht. Een wereldwijd thema dat bijna al onze leefgebieden raakt: hoe we wonen en werken, wat we eten, maar ook hoe we ons verplaatsen. Want mobiliteit is nog steeds een grote veroorzaker van CO₂-uitstoot. Maar ook van stikstofoxiden (NOx) en geluid. Met negatieve effecten op het klimaat, de natuur en de gezondheid van mensen. De ontwikkelingen om mobiliteit te verduurzamen staan niet stil. Denk aan elektrisch rijden, thuiswerken, met de elektrische fiets naar je werk en voertuigen op waterstof. Maar daarmee zijn we er nog niet. Het doel in het landelijke Klimaatakkoord: nul CO₂-uitstoot in 2050.

Hoe is dat in Groningen?

In Groningen gaan we verder: we willen de schoonste en gezondste provincie van Nederland zijn, met in 2040 de hoogste gemiddelde levensverwachting van Nederland⁶. Mede daarom willen we al in 2035 de uitstoot van mobiliteit naar nul brengen. Daarmee reduceren we niet alleen CO₂-uitstoot, maar ook NOx-uitstoot en geluidsoverlast. Met de grootste elektrische busvloot van Europa, pilots op het gebied van openbaar laden voor elektrische auto's en waterstoffreinen zijn we al hard op weg. En het gaat om meer dan techniek: ons reisgedrag speelt een grote rol. Want de beste CO₂-besparing is een reis niet maken of kiezen voor lopen, fietsen of publieke mobiliteit. Daarom zetten we in Groningen flinke stappen met scholen en werkgevers met slimmere roosters, thuiswerken en thuisonderwijs en het stimuleren van fietsen en publieke mobiliteit.

⁶ Deze doelstelling komt uit de Strategische Milieu Agenda van de Provincie Groningen; online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=ProvincieGroningen&id=51890d95-f363-4084-b9bd-67ba76149c8b





***we kiezen* voor ZERO-EMISSION VOOR ALLE MOBILITEIT IN GRONINGEN**

in 2035

Bij alles wat we doen, staat het verminderen van CO₂-uitstoot voorop. NOx-uitstoot en geluidsproductie van mobiliteit dalen automatisch mee. Ook in dit opzicht blijft Groningen het lichtend voorbeeld voor de rest van Nederland. Dat doen we niet alleen door met Hive.Mobility slimme en groene technologie te ontwikkelen. We zetten ook in op nog betere samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen, brancheverenigingen, maatschappelijke organisaties en bedrijven om mobiliteit slimmer en groener te organiseren. Alleen op die manier kun je grote veranderingen teweegbrengen. Denk bijvoorbeeld aan transporteurs die elkaar versterken en slim samenwerken, zodat je de pieken uit de spits haalt of ritten kunt combineren om vervoersbewegingen te verminderen. Of gemeenten en provincie die samen wandelen en fietsen makkelijker maken. Daarbij draagt de doenersmentaliteit in de provincie eraan bij dat het niet bij praten en uitproberen blijft. Als iets werkt, zijn we niet bang om het in de praktijk te brengen. Daarom is 2035 een mooie en haalbare stip op de horizon.

- We beginnen met de uitstoot van alle mobiliteit die we zelf veroorzaken: bussen en treinen, ons eigen woon-werkverkeer en het bouwen en onderhouden van infrastructuur pakken we als eerste aan.

- Met onze gemeenten maken we een Regionaal Mobiliteitsplan voor slimme en duurzame mobiliteit. Daarmee voeren we ons deel van het Klimaatakkoord uit. We haken zoveel mogelijk bedrijven, organisaties en Groningers aan en zetten samen de schouders eronder.
- We gaan samenwerken met de logistieke sector om de verduurzaming van de sector te versnellen.
- Zodra gemeenten in Groningen zero-emissiezones willen instellen, ondersteunen we dat waar we kunnen. We onderzoeken of het nuttig en mogelijk is om zelf aanvullende zero-emissiezones in te stellen.
- Zodra het Rijk het mogelijk maakt, lopen we voorop met experimenten om anders te betalen voor mobiliteit, zodat duurzame reiskeuzes lonen.
- Door lopen, fietsen en publieke mobiliteit goed te organiseren, geven we Groningers meer duurzame reiskeuzes.
- We zijn de broedplaats en (met onder andere Hive.Mobility) de proeftuin voor innovatieve pilots die de slimme en groene mobiliteit van de toekomst mogelijk maken. Dit doen we nadrukkelijk samen met bedrijven en kennisinstellingen uit de regio. Zodra pilots succesvol zijn, schalen we op.



**WE *kiezen* VOOR
ZERO-EMISSIE VOOR ALLE
MOBILITEIT IN GRONINGEN
in 2035**

We pakken het aan vanuit:



PUBLIEKE
MOBILITEIT



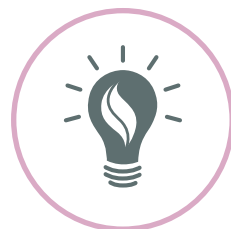
ACTIEVE
MOBILITEIT



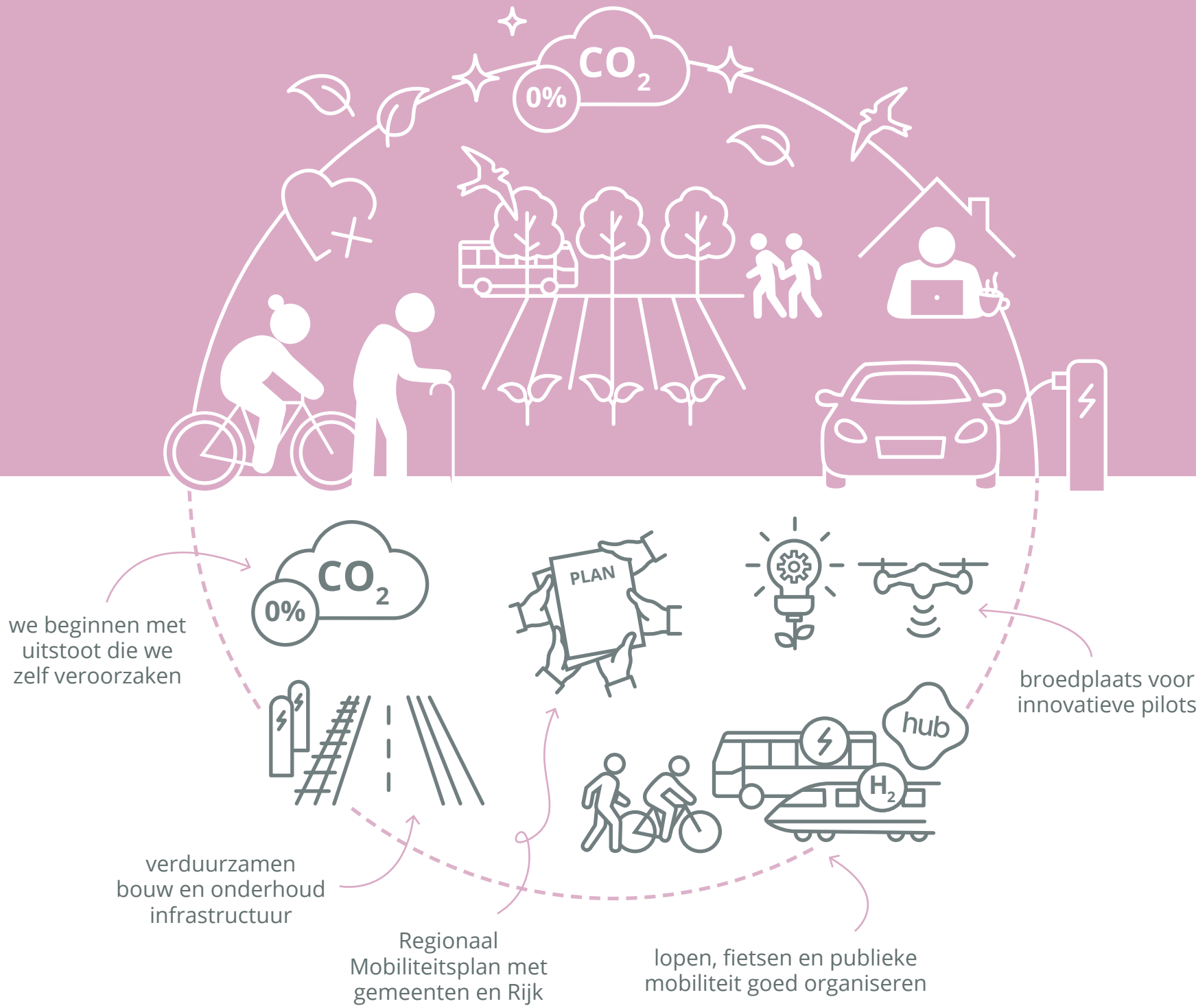
LOGISTIEK EN
GOEDERENVERVOER



INFRASTRUCTUUR



SLIMME EN
GROENE MOBILITEIT



*Zero emissie bereik je
met innovaties in technologie,
gedrag én samenwerking*





VEILIGHEID IEDEREEN **VEILIG** ONDERWEG

Tien jaar geleden waren e-bikes en speedpedelecs nog geen vast onderdeel in het verkeer. Ook zag je nog nauwelijks (stille) elektrische auto's. Ga je nog verder terug in de tijd, dan waren we nog niet zo vergroeid met onze telefoon als nu. Kortom: het verkeer is flink veranderd in de afgelopen jaren. Dat betekent ook iets voor de verkeersveiligheid. In Nederland hebben we als doel dat het aantal verkeersslachtoffers moet zijn gehalveerd in 2030. Dat betekent dat er nog wel werk aan de winkel is. Want in de afgelopen tien jaar is het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners gestegen met 1%.

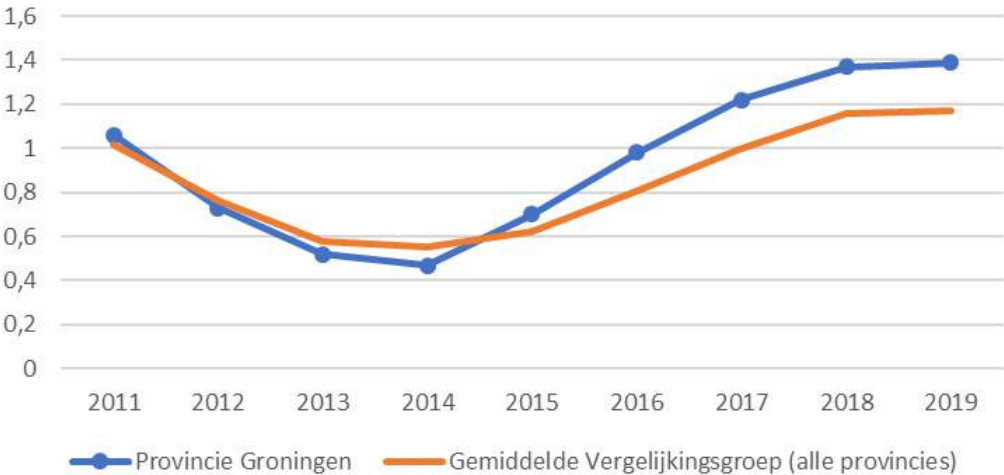
Hoe is dat in Groningen?

Ook in Groningen gaan we ervoor dat in 2030 het aantal verkeersslachtoffers is gehalveerd ten opzichte van 2020. Met als uiteindelijke ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Dat is een flinke uitdaging, omdat het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in onze provincie hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Zie figuur 'Geregistreerde verkeersslachtoffers' op de volgende pagina.

Het provinciale verkeersveiligheidsbeleid was de afgelopen jaren overwegend gebaseerd op 'blackspots': daar waar veel ongelukken gebeurden, werden maatregelen genomen. Zo hebben we bijvoorbeeld veel rotondes aangelegd, kruisingen ongelijkvloers gemaakt en wegen en fietspaden verbreed. Dit wierp zijn vruchten af, want de blackspots op de provinciale wegen zijn vrijwel opgelost.



Geregistreerde verkeersslachtoffers per 1000 inwoners (5 jarig gemiddelde)



bron: www.verkeersveiligheidsmonitor.nl.

Daarnaast hebben we ook op diverse provinciale wegen (bijvoorbeeld de N366 en de N361) 3E-campagnes (Engineering, Education & Enforcement, oftewel infrastructuur, onderwijs/ voorlichting en handhaving) ingezet. Daarbij pakten we de infrastructuur aan, organiseerden we educatie en voorlichting en zorgden we samen met de politie en het openbaar ministerie voor meer en betere handhaving. Op deze wegen zagen wij een grote daling in het aantal verkeersslachtoffers.

De resterende ongevallen gebeuren veel meer verspreid. En helaas dalen de aantallen ongevallen niet meer. Met name in het langzame verkeer vinden nog veel ongevallen plaats. Mede dankzij samenwerking met het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) weten we dat veel gewonde fietsers ouderen zijn die elektrisch fietsen en dat het letsel vaak ernstig is. Dat ouderen meer (elektrisch) fietsen is natuurlijk goed voor duurzaamheid en gezondheid, maar de drukte op wegen en fietspaden neemt hierdoor toe. Op onze provinciale wegen komen de ongelukken veelal door te hoge snelheden in combinatie met wegen die nog niet volgens de laatste veiligheidseisen zijn ingericht. Hierdoor gebeuren er opvallend veel eenzijdige ongelukken met jonge automobilisten. Een derde risicofactor is dat er in onze uitgestrekte provincie veel landbouwverkeer rondrijdt. Actieve weggebruikers als fietsers en voetgangers voelen zich daar onveilig bij, mede doordat landbouwvoertuigen in de afgelopen decennia groter zijn geworden, maar plattelandswegen en dorpskernen niet zijn meegegroeid.

WE *kiezen* ERVOOR OM IN TE ZETTEN OP HET BEPERKEN VAN RISICO'S IN HET VERKEER

en het stimuleren van veilig gedrag

Om de stijgende trend in het aantal slachtoffers te keren, is een vernieuwde aanpak en nieuw elan nodig. De succesvolle combinatie van Engineering, Education & Enforcement (infrastructuur, onderwijs/voorlichting en handhaving) zetten we door. Met goed inzicht in de oorzaken van ongevallen die specifiek in Groningen spelen, zorgen we dat het risico op ongelukken steeds kleiner wordt. Dit noemen we een risicogestuurde aanpak. We bouwen het onderzoekstraject met het UMCG daarom verder uit, zodat we steeds betere data krijgen over de risico's in Groningen. En daarmee steeds gerichtere maatregelen kunnen nemen. Deze nieuwe aanpak is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dit is een landelijke leidraad, die we samen met het Rijk, gemeenten, bedrijven en belangenorganisaties ontwikkeld hebben. Daarmee hebben al deze partijen afgesproken hier heel nauw in samen te werken en regionale uitwerkingen van de landelijke leidraad op te stellen.

- We organiseren verkeerseducatie en gedragscampagnes voor allerlei soorten verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld specifiek voor ouderen op een elektrische fiets, voor jonge landbouwers of voor scholieren, of rond een weg waar vaak te hard wordt gereden.
- We ontwikkelen samen met gemeenten veilige fietsroutes van en naar scholen en ondersteunen gemeenten om het verkeer rond scholen veiliger te maken.
- We richten onze infrastructuur zo veilig mogelijk in, bijvoorbeeld door meer ruimte te maken of snelheden te verlagen door het treffen van maatregelen. Dit proberen we waar mogelijk tegelijk te doen met gepland groot onderhoud.
- We maken afspraken met het openbaar ministerie en de politie over handhaving.

**WE *kiezen* ERVOOR OM
IN TE ZETTEN OP HET BEPERKEN
VAN RISICO'S IN HET VERKEER**
en het stimuleren van veilig gedrag

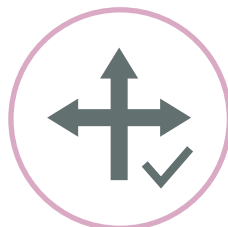
We pakken het aan vanuit:



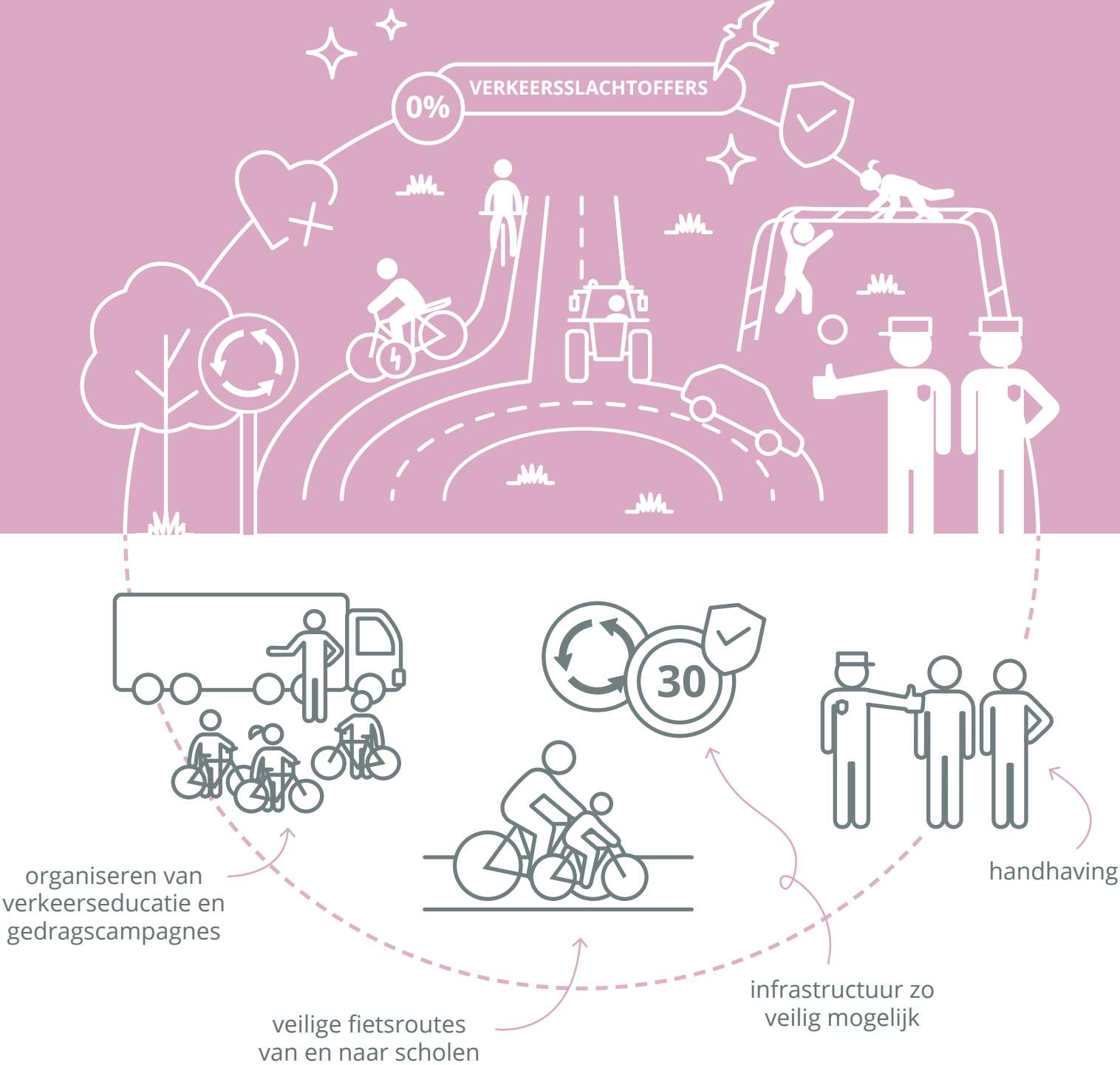
ACTIEVE
MOBILITEIT



INFRASTRUCTUUR



VERKEERSVEILIGHEID





*Veilig gedrag
in het verkeer
kun je leren*



SAMENWERKING EN BETROKKENHEID ***MOBILITEIT VOOR **ONS ALLEN**,*** ***MET ONS ALLEN***

Mobiliteit is de verbindende rode draad door ons maatschappelijke leven. Verbinding met dierbaren, school, het theater, de huisarts, het voetbalveld en de supermarkt. Hoe ziet ons dagelijks leven eruit over tien of twintig jaar? Wordt digitaal werken de norm? Doen we zelf nog boodschappen? Hebben we allemaal nog een eigen auto voor de deur? Welke effecten hebben vergrijzing en klimaatverandering op hoe we willen en kunnen reizen? We kunnen de toekomst niet voorspellen, maar één ding weten we zeker: alleen met goede samenwerking en een brede blik krijgen we zorgeloze mobiliteit écht goed voor elkaar.

Hoe is dat in Groningen?

Groningen is al kampioen in samenwerken, het is hier immers heel gewoon om met elkaar op zoek te gaan naar oplossingen. De ambities van bedrijven, organisaties, gemeenten, provincie en gewone Groningers zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. We streven allemaal naar die brede welvaart en zien zorgeloze mobiliteit als een middel daartoe. Het mooie is dat we onze successen inmiddels exporteren naar de rest van Nederland en zelfs Europa.



WE kiezen ***ERVOOR OM***

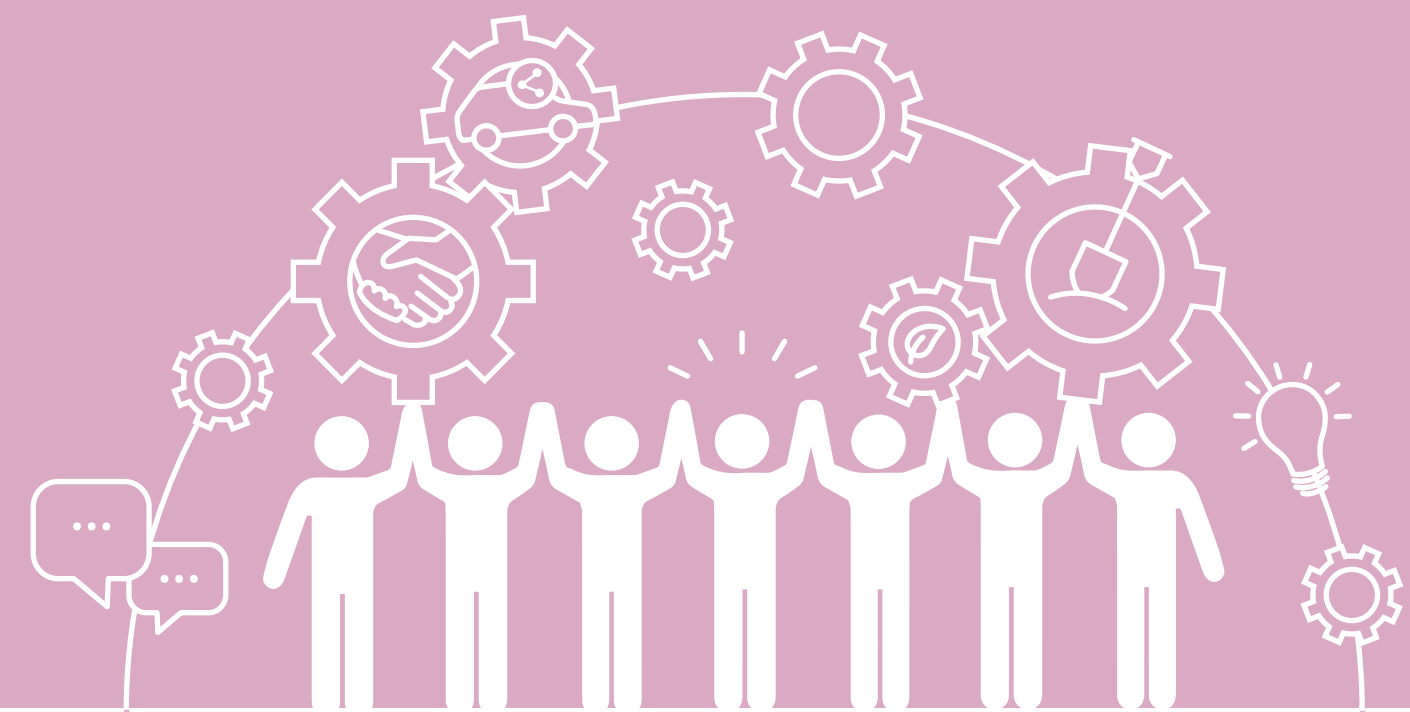
nog beter te leren samenwerken

Nog beter worden in samenwerken is belangrijker dan ooit. Bovendien zijn we samen verantwoordelijk voor de opgaven waar we voor staan en die ook steeds complexer worden. Groningers identificeren zich met hun provincie en kennen de kansen in hun eigen leefomgeving. Met aandacht voor deze ideeën komen we tot beter beleid, vergroten we de betrokkenheid van mensen en zijn we een betrouwbare overheid. We staan midden in een hechte groep gemeenten, werkgevers en organisaties. We weten de weg in Den Haag en Brussel. En we hebben veel taken, bevoegdheden en middelen om iets wezenlijks voor elkaar te krijgen.

- Als provincie hebben we een ideale positie om de samenwerking in Groningen goed te organiseren. Die positie benutten we om samen vooruit te komen. Zelfs als we door complexiteit en onzekerheden niet precies weten waar die eindigt. We bouwen voort op de goed lopende samenwerkingen en overlegtafels die al bestaan. We initiëren, ondersteunen of voegen samen als dat nuttig is voor het bouwen aan zorgeloze mobiliteit.
- We verbreden de succesvolle aanpak van Groningen Bereikbaar naar de gehele provincie.
- We pakken een actieve rol bij het thema goederenvervoer en logistiek. Zo kunnen we ook met de partners uit deze sector een slimme en innovatieve aanpak opzetten voor zorgeloze mobiliteit.
- We betrekken Groningers door nauwe banden te ontwikkelen en versterken met verschillende belangenverenigingen. We verweven participatietrajecten standaard in ons denken en handelen. Dit betekent dat we veel vaker met onze omgeving in gesprek gaan om samen tot gedragen maatregelen te komen. We hebben daarbij bijzondere aandacht voor organisaties van bewoners- en dorpsbelangen, omdat zij goed zicht hebben op de behoeften die in lokale gemeenschappen spelen.



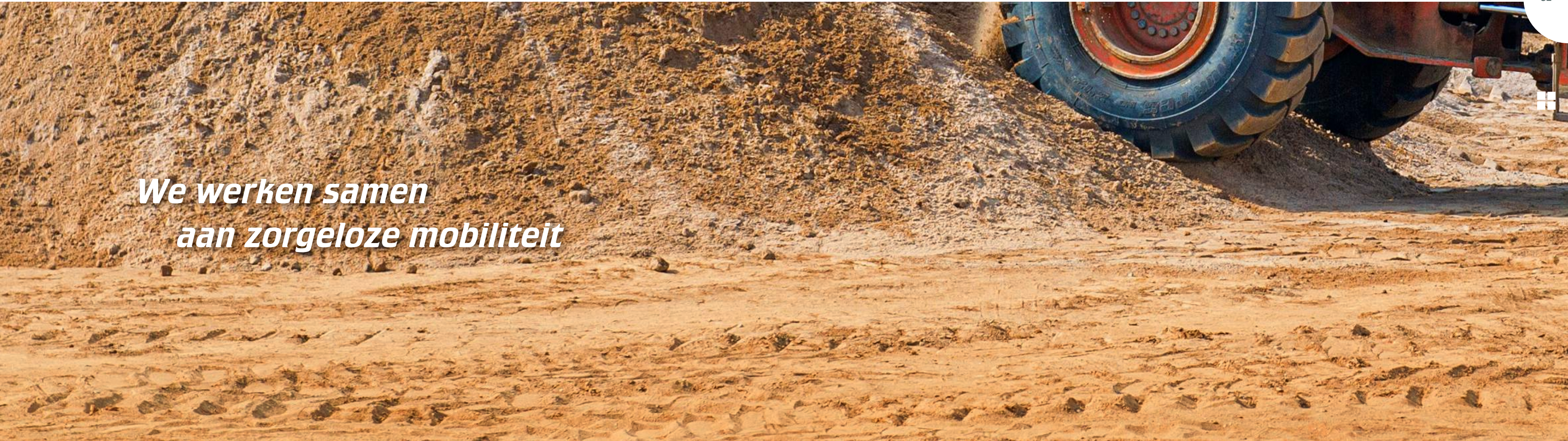
WE *kiezen*
ERVOOR OM
nog beter te leren samenwerken



We pakken het aan vanuit:

DEZE OPGAVE IS NIET GEKOPPELD AAN EEN THEMA.
IN HOOFDSTUK 5 WERKEN WE VERDER UIT HOE WE ONZE
ROL PAKKEN OM SAMENWERKING GOED TE ORGANISEREN.



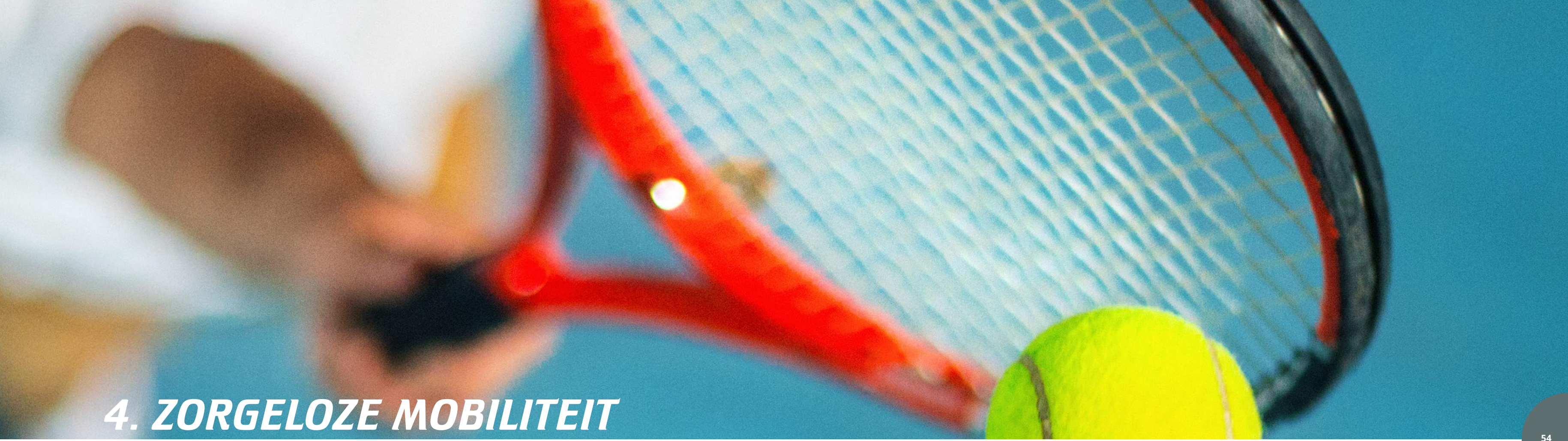


*We werken samen
aan zorgeloze mobiliteit*

4. ZORGELOZE MOBILITEIT

BOUWEN WE OP IN THEMA'S





4. ZORGELOZE MOBILITEIT

BOUWEN WE OP IN *THEMA'S*

Vooraf

In hoofdstuk 2 hebben we uitgelegd waarom we bouwen aan zorgeloze *mobiliteit*, waarmee we *brede welvaart* nastreven. In hoofdstuk 3 staat welke opgaven we in Groningen aanpakken om die brede welvaart te bereiken. Bovendien hebben we beschreven hoe mobiliteitsbeleid oplossingsrichtingen kan bieden voor die opgaven. Dit hoofdstuk beschrijft hoe we die oplossingsrichtingen organiseren. Dit doen we vanuit zes thema's. Voor elk thema definiëren we mijlpalen en doelen. In het navolgende Uitvoeringsprogramma werken we die mijlpalen en doelen uit in concrete activiteiten en projecten.

Zes thema's als antwoord op acht opgaven

De oplossingsrichtingen vanuit mobiliteit voor de acht opgaven bundelen we in zes mobiliteitsthema's. Deze zes thema's zijn daarmee een logisch en pragmatisch antwoord op de opgaven. Ze vormen echter niet het volledige antwoord om de opgaven aan te pakken. Immers, met mobiliteitsbeleid alleen bereik je niet dat iedereen in Groningen zo kan wonen zoals zij of hij wil. Daarvoor zijn ook oplossingsrichtingen en antwoorden nodig vanuit bijvoorbeeld ruimtelijk, sociaal en economisch beleid. En voor zero-emissiemobiliteit heb je ook energiebeleid nodig. Andere provinciale beleidsprogramma's benaderen de opgaven vanuit een ander perspectief.



Dit betekent dat er ook andere thema's geformuleerd worden in antwoord op de opgaven. Hetzelfde geldt voor gemeenten en andere betrokkenen. Om te voorkómen dat we vanuit eigen kokertjes werken aan de opgaven, zorgen we dat we zoveel mogelijk perspectieven laten aanhaken in onze reguliere overleggen. Daarnaast werken we aan overlegtafels gebaseerd op de acht opgaven, waar we nog meer perspectieven laten aanhaken (zie hoofdstuk 5). Hoe bouwen we als provincie verder aan zorgeloze mobiliteit? De oplossingsrichtingen in de acht opgaven bundelen we in zes logische thema's, die passen bij onze handelingsperspectieven en rol, en waar we echt wat kunnen betekenen.

Het eerste thema is **publieke mobiliteit**. Goede publieke mobiliteit helpt vrijwel alle opgaven verder. Als je naadloos overstapt tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en de auto, heb je meer reismogelijkheden. Zodat het voor je kansen in de samenleving niet uitmaakt waar of hoe je woont. Je kunt voorzieningen zoals school en werk altijd bereiken, ook als je zelf geen auto hebt. Publieke mobiliteit helpt jouw woonplek leefbaarder te maken. Als minder mensen een auto nodig hebben, komt er ruimte op straat vrij voor groen, spelen en gezelligheid. Om publieke mobiliteit steeds beter te organiseren, zetten we in op innovaties: technologisch, qua reisgedrag en op het gebied van beleid. Daar lopen we al in voorop, en onze oplossingen vinden navolging elders. Om het geheel van publieke mobiliteit goed te organiseren, is goede samenwerking belangrijk. Samenwerking met vervoerders, werkgevers, onderwijsinstellingen en bewoners. Bovendien wordt het makkelijker om publieke mobiliteit zero-emissie te maken als we duurzaamheidseisen stellen bij aanbestedingen en voor vergunningen.

Ook **actieve mobiliteit** draagt bij aan veel opgaven. Lopen en fietsen en alle daarvoor benodigde voorzieningen (zoals fiets- en voetpaden en bewegwijzering) veroorzaken geen uitstoot en weinig hinder voor de leefomgeving. Actief onderweg zijn bevordert de gezondheid van mensen. Bovendien geven lopen en fietsen mensen veel vrijheid. Die wordt steeds groter doordat we met elektrische fietsen op een comfortabele manier steeds verder kunnen komen. Kinderen, studenten en volwassenen zonder rijbewijs kunnen lopend en op de fiets zelfstandig deelnemen aan de samenleving. Lopen en fietsen nemen ook nog eens weinig plek in. De ruimte die ze besparen, kun je weer inzetten om de leefbaarheid te verbeteren. Goed ingerichte fietspaden, wandelgebieden en de lagere snelheden van lopen en fietsen dragen bij aan de verkeersveiligheid.

Goede bereikbaarheid voor bedrijven is cruciaal voor de economie van Groningen. Daarom zetten we vanuit mobiliteit een nieuw thema **goederenvervoer en logistiek** op. Het is belangrijk voor hun

werknemers, klanten en goederenstromen. Logistiek creëert banen op allerlei opleidingsniveaus. Zo kunnen meer mensen meedoen aan de samenleving. Slimme en innovatieve oplossingen om logistiek goed te organiseren zorgen voor werkgelegenheid en ze zetten Groningen op de kaart. Bovendien zijn er volop mogelijkheden voor de logistieke sector om volledig zero-emissie te worden.

Elke vorm van mobiliteit heeft **infrastructuur** nodig. Van wandelpaadjie in het bos tot een weg en van fietspad tot vaarweg: de provincie beheert verschillende soorten infrastructuur. Dat doen we in nauwe samenwerking met gemeenten, het Rijk, waterschappen, boeren en allerlei terreinbeheerders. Daarmee zorgen we dat mobiliteit mogelijk wordt, zodat mensen hun leven kunnen leiden en bedrijven hun werk kunnen doen. Als wegbeheerder kunnen we onze infrastructuur slimmer en groener maken en beter inpassen in een prettige leefomgeving.

Vanuit het thema **slimme en groene mobiliteit** werken we aan alle acht opgaven. Slimme en groene oplossingen zorgen voor ruimte om te leven en werken en dat meer mensen kunnen deelnemen aan de maatschappij. In dit thema komen ook alle innovaties samen waar we in Groningen goed in zijn. Opleidingen en start-ups werken in Groningen aan innovatieve oplossingen. Overheden en werkgevers passen die toe. Dit leidt tot nieuwe werkgelegenheid, zero-emissiemobiliteit én betere gezondheid. Bovendien zetten we slimme en groene oplossingen in voor verkeersveiligheid. Tot slot vergt slimme en groene mobiliteit goede samenwerking tussen allerlei partners. Want het gaat niet alleen om slimme en groene technologieën ontwikkelen. Het gaat ook om afspraken om mobiliteit slim en groen te organiseren, samenwerking en manieren om mensen te verleiden tot slim en groen reisgedrag.

Het spreekt voor zich dat het thema **verkeersveiligheid** bijdraagt aan de opgave om iedereen veilig in het verkeer te laten deelnemen. Als mensen er op kunnen vertrouwen dat de verkeersveiligheid goed geregeld is, stappen ze zonder zorgen op de fiets. Denk aan kwetsbare ouderen of jonge kinderen die zelf naar school gaan. Veel mensen krijgen hierdoor meer kansen om zelfstandig aan de samenleving deel te nemen. En het maakt Groningen een gezonde en gastvrije provincie.



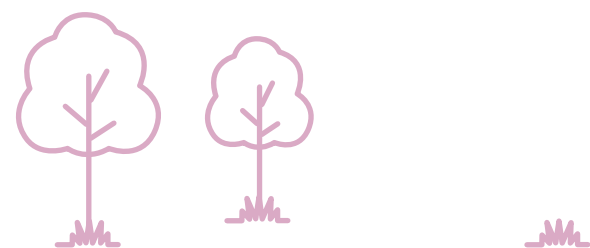
Hoe bepalen we onze rol?

Bij elk thema beschrijven we onze rol als provincie. Hoe deze rol tot stand komt, verschilt per situatie. Soms is dat vanuit een formele wettelijke taak of bevoegdheid. Bijvoorbeeld de openbaarvervoerconcessie aanbesteden of het beheren van infrastructuur die ons eigendom is. Maar ook vergunningen verlenen of weigeren voor bepaalde activiteiten in een gebied, zoals het doen verrijzen van bedrijventerreinen of woonwijken. Of bij bedrijven controleren of ze zich aan de regels houden, zoals de eisen waaraan voertuigen moeten voldoen. Het kan ook dat we een informele rol pakken als provincie. Bijvoorbeeld dat we het beste overzicht hebben over het regionale mobiliteitsnetwerk: gemeenten zijn soms te klein en het Rijk kijkt meer naar de hoofdlijnen. Met dit overzicht kunnen we de keuzes maken die het mobiliteitssysteem als geheel het meest zorgeloos maken. Een informele rol kan overigens ook de rol van goede gesprekspartner zijn voor bedrijven en organisaties.

Als provincie werken we niet alleen aan mobiliteit. Onderwerpen zoals economie, recreatie, cultuur, natuur, ruimtelijke ordening, energie en milieu zijn ook belangrijke thema's die we aanpakken. Vanuit die beleidsdomeinen komen ook allerlei rollen, taken, bevoegdheden en mogelijkheden om de hoek kijken. Zowel formeel als informeel. We blijven eraan werken om de opgaven en thema's uit alle beleidsdomeinen steeds beter op elkaar af te stemmen, zodat alles past in een groter geheel. Dat noemen we integraal werken.

We willen niet alleen binnen de provincie integraal werken, maar ook in de samenwerking met andere overheden. Want ook die overheden; van gemeenten tot aan Europa, werken op hun eigen manier aan brede welvaart. We streven ernaar om steeds meer als één overheid samen te werken aan opgaven die we gezamenlijk dragen.

Al deze rollen zetten we altijd zo goed mogelijk in, om met zorgeloze mobiliteit bij te dragen aan brede welvaart. Indien nodig passen we onze rol aan om het beste resultaat te behalen. Daarbij geldt natuurlijk dat we onze formele, wettelijke taken wel moeten uitvoeren. Daarmee blijven we een betrouwbare overheid.



Publieke mobiliteit

Waar gaat het over?

Publieke mobiliteit gaat over alle vervoersvormen waar je gebruik van kunt maken als je geen eigen voertuig hebt. Kenmerkend voor publieke mobiliteit is dat één of meerdere overheidspartijen deze vervoersvorm organiseren, coördineren of er een vergunning voor verlenen. Bijvoorbeeld bussen en bushaltes, treinen en stations, hubtaxi en hubs en carpoolplaatsen. Ook taxi's, deelauto's, -scooters en -fietsen of andere deelsystemen die mogelijk worden ontwikkeld en aangeboden door bedrijven. Om publieke mobiliteit goed uit te rollen, moeten de achterliggende datasets ook goed werken en op elkaar aansluiten. Hierbij hebben we het over goede reisplanningen, abonnementsvormen en betalingssystemen in één systeem beschikbaar voor iedereen.

Als provincie hebben we de ambitie dat publieke mobiliteit en individuele mobiliteit (zoals een eigen auto of fiets) elkaar goed aanvullen. De focus ligt op publieke mobiliteit op plekken waar het druk is. Op plekken waar ruimte genoeg is, heeft individuele mobiliteit een belangrijkere rol. Hubs zijn daarbij belangrijke schakels. Hier kun je overstappen tussen individuele en publieke mobiliteit. Hier parkeer je je eigen fiets of auto en stap je over op een bus of een trein. Individuele mobiliteit is daarom zeker onderdeel van het totale systeem.

Waarom werken we aan dit thema?

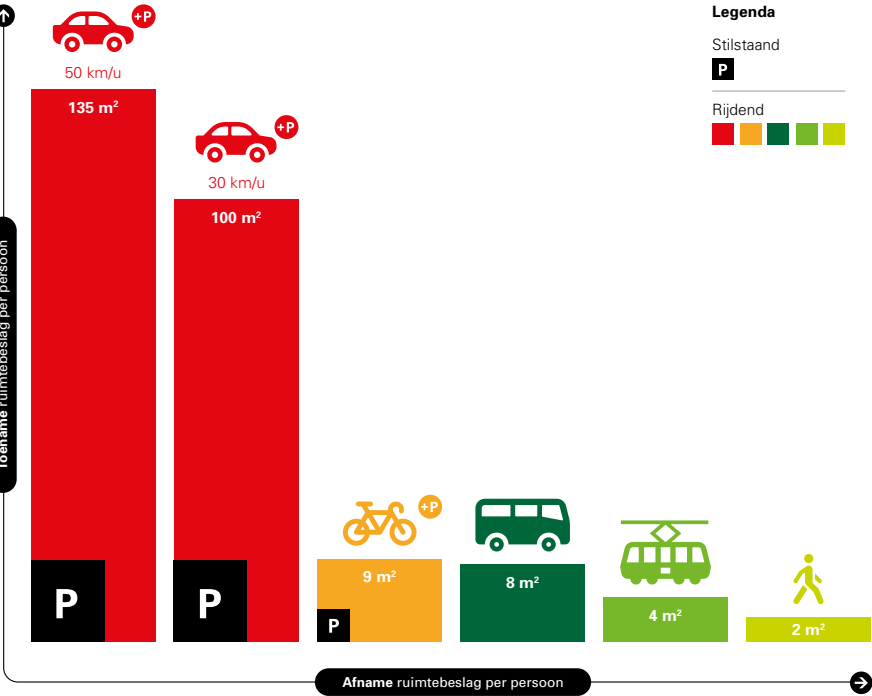
We willen alle publieke mobiliteitsdiensten samenbrengen in één goed functionerend geheel. Dat betekent:

- Een netwerk van vervoersvormen die we via hubs aansluiten op elkaar en het (inter)nationale netwerk. Dit noemen we het Basisnetwerk OV Groningen-Drenthe.
- Een informatievoorzieningssysteem waarmee reizigers hun reismogelijkheden makkelijk kunnen vinden en tijdens de reis actuele informatie krijgen.
- Een toegankelijke en gebruiksvriendelijke manier voor reizigers om hun reis te boeken en te betalen.
- Een voorziening om mensen te begeleiden die anders niet zelfstandig met publieke mobiliteit kunnen reizen, zoals mensen met een visuele beperking.



Als we dit goed organiseren, kun je je in Groningen verplaatsen zonder dat je een eigen voertuig hoeft te bezitten. Daarmee bevorderen we inclusiviteit en kansengelijkheid. Niet iedereen kan een eigen auto betalen en niet iedereen heeft een rijbewijs. Publieke mobiliteit draagt bij aan meerdere opgaven. Een auto neemt veel ruimte in beslag op straat, zeker als je de benodigde parkeerplaatsen meetelt (zie afbeelding hieronder). Met name in steden is minder ruimte. Als we mensen een alternatief bieden, zijn minder auto's nodig. Zo maken we openbare ruimte vrij voor een prettige leefomgeving.

Verschillen in benodigde ruimte tussen verschillende vervoersvormen



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

Afbeelding: verschillen in benodigde ruimte tussen verschillende vervoersvormen Publieke mobiliteit draagt op twee manieren bij aan gastvrijheid en gezondheid. Ten eerste omdat je vaak een deel van je reis gezond loopt of fietst. Ten tweede omdat toeristen en bezoekers Groningen makkelijker kunnen bezoeken dankzij publieke mobiliteit. Bovendien is publieke mobiliteit een belangrijke en snelle manier om mobiliteit zero-emissie te maken. Goede verbindingen op de lange afstand (bijvoorbeeld een snellere treinverbinding naar de Randstad, Duitsland en verder) zijn van belang om Groningen nog aantrekkelijker te maken om te wonen en werken. De ontwikkeling van het openbaar vervoer naar publieke

mobiliteit is een innovatie waarin we als provincie voorop willen blijven lopen. Zo kunnen oplossingen die hier werken in heel Nederland toegepast worden.

Hoe pakt de provincie het aan?

Als provincie staan we aan de lat om een stevige ruggengraat te creëren voor dit systeem, omdat we veel relevante taken, mogelijkheden en bevoegdheden hebben. Wij besteden immers de concessies aan voor het openbaar vervoer (direct en indirect⁷). Zo zorgen we ervoor dat in Groningen treinen, bussen en hubtaxi's rijden. Tot nu toe mogen provincies wettelijk gezien alleen openbaar personenvervoer aanbesteden in een concessie. Zaken als vrachtvervoer, logistiek en pakketdiensten zijn marktgedreven activiteiten. Daarom vallen ze buiten onze bevoegdheden. We zien wel kansen en mogelijkheden om bussen, treinen, hubtaxi's en deelmobiliteit te benutten voor kleinschalige en fijnmazige logistiek. Bijvoorbeeld in combinatie met pakketkluizen op hubs. We willen verkennen of het wenselijk is en hoe we dit verder kunnen brengen binnen de provincie Groningen. Daarvoor gaan we in gesprek met het Rijk, gemeenten en stakeholders.

Om de datasets achter publieke mobiliteit samen te brengen, werken we samen met Drenthe, het OV-bureau Groningen Drenthe, Publiek Vervoer en het ministerie van I&W mee aan een pilot vanuit het ministerie. Het gaat om een zogenaamde MaaS-pilot: MaaS staat voor Mobility as a Service. MaaS zorgt ervoor dat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger eenvoudiger wordt. Met MaaS kun je als reiziger op elk moment de reis kiezen die op dat moment het meest gunstig is. Bij deze keuze spelen reizigerskosten, tijdsduur, flexibiliteit en duurzaamheid een belangrijke rol.

Naast achterliggende techniek is het minstens zo belangrijk om publieke mobiliteit fysiek aantrekkelijk en makkelijk toegankelijk te maken. Doel daarbij is dat publieke mobiliteit toegankelijk is voor iedereen. En dan bedoelen we niet alleen de ervaren reiziger die zonder problemen altijd haar/zijn weg wel vindt. Juist voor mensen die slechts af en toe van publieke mobiliteit gebruikmaken, of die minder zelfredzaam zijn, willen we het systeem makkelijker maken. Dat doen we onder andere door te zorgen voor moderne, comfortabele, schone en toegankelijke bussen en treinen. Maar ook door bijvoorbeeld bussen in

⁷ Voor de busconcessie werken wij samen met de provincie Drenthe en de gemeente Groningen in de Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Bij de spoorconcessie voor het regionaal spoorvervoer Groningen en Fryslân werken we samen met Fryslân. De Hubtaxi organiseren we samen met gemeenten binnen de samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe



herkenbare kleuren (zoals nu bij Q-link), waardoor je de buslijnen makkelijk herkent. Daarnaast willen we de hubs goed (door)ontwikkelen. We werken eraan om op hubs steeds meer en betere mobiliteitsdiensten aan te bieden. Dit betekent bijvoorbeeld dat je als reiziger niet alleen een goede overstap kunt maken op aansluitende bussen en treinen. Je kunt bijvoorbeeld ook overgaan op deelmobiliteit of Park & Ride-diensten. Bij de (door)ontwikkeling van de hubs is ook aandacht om van de hubs aantrekkelijke en relevante plekken te maken. Van een koffietentje of een pakketkluis tot maatschappelijke locaties zoals een kinderdagverblijf of bibliotheek. Kortom: we gaan bij de hubs voor een doorontwikkeling naar maatwerkoplossingen. De kansen voor sociale en lokale economische ontwikkeling benutten we, waar het kan, samen met de omgeving.

We willen het openbaar vervoer in Groningen, waar mogelijk, nog meer versnellen op (midden)lange afstanden. Daarnaast willen we meer bussen en treinen laten rijden op sterke verbindingen en het netwerk van beschikbare vervoersdiensten verdichten op stadsgewestelijke afstanden. We benutten daarvoor de mogelijkheden in onze eigen openbaarvervoerconcessie. Het Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV), de snelle verbindingen op de langere afstanden, vormt het bovenste niveau van de publieke mobiliteit. HOV geeft een duidelijke structuur aan het gehele netwerk, is betrouwbaar, rijdt vaak, is robuust, luxe, comfortabel en snel. Het systeem hoogwaardiger en robuuster maken hebben we deels al gedaan door het 'strekken' van buslijnen. Daardoor komt de bus niet meer in elke kern in het centrum, maar blijft deze op de doorgaande weg. De bushalte is daardoor wat verder weg. Voor de groep voor wie een grotere afstand tot de halte een belemmering is, moet een alternatief van voldoende kwaliteit beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld met andere buslijnen, buurtbussen of deelmobiliteit. Ook goede fiets- en voetpaden naar de HOV-haltes kunnen een alternatief bieden. Hubs zijn daarin cruciale schakels. Zo verbeteren we, in nauwe samenspraak met bewoners, bedrijven en gemeenten, de hele deur-tot-deur reis in onze provincie.

Uiteraard blijven we in Den Haag, Brussel en Duitsland pleiten voor versnelling van de treinverbindingen op lange afstand. Zodat ook deze bestemmingen naadloos aansluiten.

Samen met de gemeenten realiseren wij een **Basisvoorziening Publieke Mobiliteit**:

- Iedere inwoner en bezoeker van de provincie Groningen kan reizen. Bij voorkeur in ieder geval met publieke mobiliteit. Een reiziger die niet in staat is zelfstandig gebruik te maken van de publieke mobiliteitsvoorzieningen in de buurt, kan de hubtaxi inzetten. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die slecht ter been zijn en niet zelf naar de bushalte of hub kunnen komen.

- De hubtaxi is (op aanvraag) beschikbaar tussen 06:00 en 01:00 uur. De hubtaxi brengt reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur. Wanneer er geen trein en/of bus beschikbaar is, brengt de hubtaxi reizigers rechtstreeks van deur naar deur over een maximale afstand van 20 kilometer.
- Buiten bovengenoemd tijdsvenster kunnen reizigers de hubtaxi aanvragen als aansluiting op de eerste of laatste rit van de dag van de trein en/of bus.
- Op het moment dat autonoom vervoer en andere vormen van deelmobiliteit volledig zijn opgenomen binnen het thema publieke mobiliteit kunnen we deze mogelijk inzetten als hubtaxi. We onderzoeken of we daarmee beschikbare tijdsvensters van de hubtaxi kunnen verruimen of zelfs laten vervallen. De ambitie is om hiervoor in 2030 al substantiële stappen te hebben gezet.

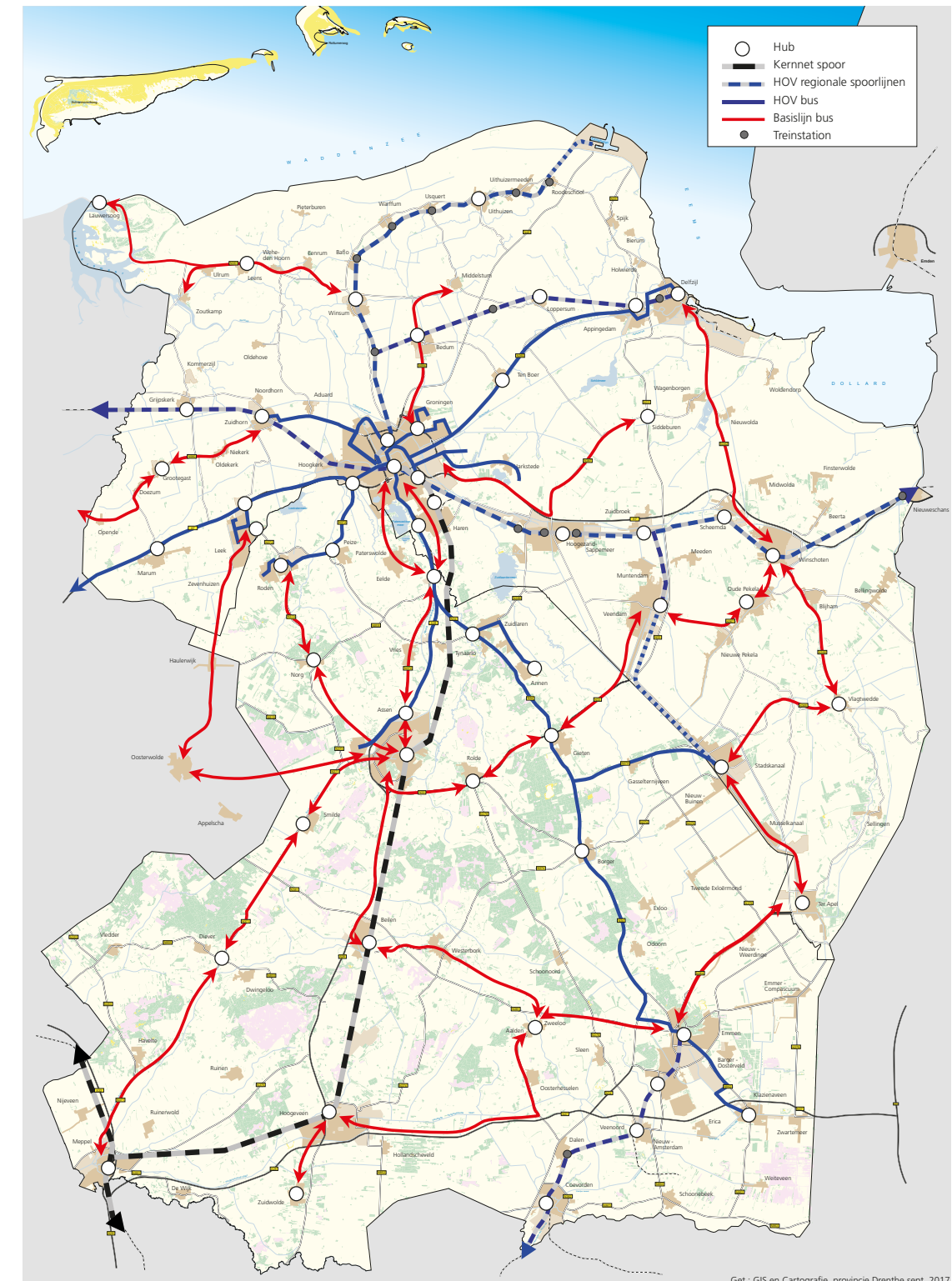
Als (mede)opdrachtgever zorgen wij daarnaast voor een Basisnetwerk Trein en Bus:

- Het Basisnetwerk OV Groningen-Drenthe vormt de ruggengraat van het publieke mobiliteitssysteem.
- Het Basisnetwerk is opgebouwd uit:
 - Hoogwaardig openbaar vervoer (trein, Q-link en Qliner)
 - Basislijnen busvervoer
 - Aanvullend vervoer
- Dit Basisnetwerk houden we ieder geval in stand tot de start van de nieuwe busconcessie per december 2029. Hierbij geven wij zekerheid aan de investeerders voor langere termijn. Kleine bijstellingen en optimalisaties in haltes en routes zijn bij iedere dienstregeling mogelijk.
- Alle treinstations in onze provincie hebben tussen 06.00 en 24.00 uur een minimale bediening van één trein per uur per richting. En op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur geldt een minimale bediening van twee treinen per uur per richting.
- We voegen nieuwe stations toe als deze een belangrijke meerwaarde hebben in het totale netwerk. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat het een overstappunt is of omdat het meer dan duizend extra reizigers per werkdag oplevert in het totale systeem. Naar verwachting ontstaat er op het spoor ruimte voor extra stations met nieuwere technieken (zoals ERMTS en ATO), waardoor treinen dichters op elkaar kunnen rijden.



- Het Basisnetwerk bestaat verder uit Qliners en Q-linkbussen. Op de lange afstanden rijden Qliners die het spoornetwerk complementeren. De Q-linkbussen rijden van- en naar de Stad Groningen. Daar dienen zij de reizigers die met maximaal één overstap de belangrijke economische kerngebieden⁸ en de P+R locaties in en om de stad Groningen te bereiken.
- Qliners
Dit zijn bussen die de langste afstanden afleggen en weinig stoppen onderweg. Het zijn comfortabele hoogwaardige bussen. Het zijn bussen zonder staplaatsen en met veiligheidsgordels. Zo kan de chauffeur veilig 100 kilometer per uur rijden op auto (snel)wegen.
- Q-link
Dit zijn stadsbussen die meerdere keren per uur rijden. Ze zijn herkenbaar qua standaard kwaliteit en kleurvorming op de bus en op de haltes. Sommige uitlopers van de Q-link worden wat minder vaak bediend en hebben wat simpelere haltes.
- De Qliners en de Q-link-lijnen rijden minimaal één keer per uur tussen 06.00 en 24.00 uur. Op werkdagen rijden ze minimaal twee keer per uur tussen 07.00 en 19.00 uur. Als de vraag naar vervoer consistent groter is dan de dienstregeling biedt, schalen we op. Dat betekent in de praktijk dat sommige lijnen soms zes of acht keer per uur rijden op drukke tijdstippen.
- De basisbuslijnen maken het Basisnetwerk Trein en Bus compleet. Deze verbinden onder andere hubs met elkaar. Ze rijden minimaal één keer per uur tussen 06.00 en 24.00 uur. En op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur rijden deze lijnen minimaal twee keer per uur.
- Met het Basisnetwerk Trein en Bus willen we goed aansluiten op het landelijke Nederlandse spoornetwerk en het spoornetwerk in Duitsland. Wij zetten naast verbeteringen op bestaand spoor ook in op de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Wunderline. Of het tot realisatie van deze projecten komt, is afhankelijk van een substantiële financieringsbijdrage van het Rijk.
- Wij zoeken hierbij de komende jaren verbetermogelijkheden voor het mobiliteitsnetwerk die mogelijk niet altijd voldoende reizigers trekken om direct kostendekkend te zijn. Ze wel helpen om reizigers vanuit een regio meer kansen te bieden op werk of scholing door directere en snellere verbindingen.

Basisnetwerk OV Groningen Drenthe



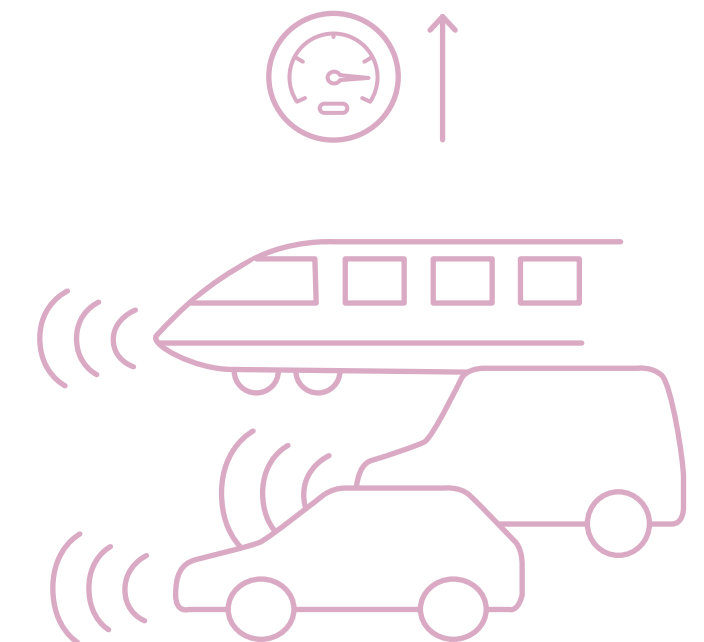
⁸ UMCG, Martini ziekenhuis, Zernike, Binnenstad, Hoofdstation en Europapark

Wat zijn de doelen en mijlpalen?

Dit doen we om hier te komen:

- Het basisnetwerk trein en bus en de hubs verder verbeteren.
- We zorgen, samen met partners als het OV-bureau Groningen Drenthe en Publiek Vervoer, dat de hubtaxi in Groningen breed bekend is. Over enkele jaren kennen inwoners de hubtaxi als logisch verlengstuk van bus en trein. Reizigers maken er ook meer gebruik van.
- We stellen een ontwikkelagenda op. Hierin zetten we uiteen hoe we toewerken naar samenhangende publieke mobiliteit. Omdat niet alleen de provincie, maar ook het Rijk, gemeenten en bedrijven onderdelen van publieke mobiliteit verzorgen, stellen we deze strategie in nauwe samenwerking op. Het streefbeeld is om in 2030 alle vormen van publieke mobiliteit over land naadloos geïntegreerd te hebben in een systeem van hubs en verbindingen tussen hubs. Daarbij zetten we in op betere aansluiting op robuuste, snelle en betrouwbare nationale en internationale verbindingen.
- Deelmobiliteit is cruciaal voor publieke mobiliteit, maar de uitrol ervan staat nog in de kinderschoenen. Daarom stellen we daarvoor een specifieke strategie op. Dat doen we samen met alle betrokken partijen, in het bijzonder groepen Groningers die op eigen initiatief deelauto's, buurtbussen en andere vormen van publieke mobiliteit organiseren. We hebben extra aandacht voor de toegevoegde waarde die deelmobiliteit biedt in het landelijk gebied.
- Autonoom vervoer (zelfrijdende voertuigen) kunnen in de toekomst publieke mobiliteit een flinke boost geven. Stel je voor dat met één druk op de knop binnen een kwartier een zelfrijdende auto voor de deur staat. Deze brengt je naar de dichtstbijzijnde hub, waar je naadloos overstapt op een snelle bus of trein. En de auto parkeert zichzelf of gaat meteen naar de volgende klant toe. In de ontwikkelagenda voor publieke mobiliteit schetsen we de mogelijkheden hiervan voor het publieke mobiliteitssysteem.
- Voorlopig hebben we het bij publieke mobiliteit over voertuigen over land. In de toekomst kunnen (autonome) vaar- en vliegtuigen ook prima onderdeel zijn van het publieke mobiliteitssysteem. In de ontwikkelagenda schetsen we hiervoor de mogelijkheden.

- Tot nu toe zijn provincies wettelijk gezien beperkt tot het aanbesteden van openbaar vervoer. We verkennen de wenselijkheid en mogelijkheden om onze bevoegdheden te verbreden naar publieke mobiliteit, inclusief kleinschalige logistiek zoals pakketbezorging. Daarvoor zijn wetswijzigingen nodig. In de ontwikkelagenda brengen we de wenselijkheid en de voor- en nadelen van zulke wijzigingen in kaart. Daarmee gaan we de discussie aan met bijvoorbeeld het Rijk, de logistieke sector en commerciële aanbieders van publieke mobiliteit.
- We zetten in op een simpele digitale voorziening, bijvoorbeeld een app, waarmee reizigers hun hele reis makkelijk kunnen zoeken, boeken en betalen.
- Alle onderdelen van publieke mobiliteit worden stapsgewijs zero-emissie. Nieuwe vervoersvormen moeten vanaf het begin zero-emissie zijn. Bestaande openbaar vervoersvormen over de weg moeten uiterlijk 1 januari 2031 zero emissie zijn. Bestaande openbaar vervoersvormen op het water en op het spoor moeten uiterlijk 1 januari 2036 zero-emissie zijn.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Klanttevredenheid trein en bus	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van het OV		Trein: 7,5 Bus: 7,5	Trein: 7,5 Bus: 7,5	Trein: 7,5 Bus: 7,5
Reizigerskilometers bus en trein	Samenvoeging van het aantal reizigers en de gereden dienstregeling kilometers	Onderverdeling indicatoren - Trein - Bus HOV (Q-link/Qliner) - Bus totaal	Gelijk aan pre-corona (2019)	Pre-corona (2019) + 10 %	Pre-corona (2019) + 15 %
Punctualiteit	Mate van betrouwbaarheid van de werkelijke tijden versus de dienstregeling	Bij trein is dit een in de concessie (2020-2035) opgenomen voorwaarde. Bij bus is dit een in de concessie (2020-2030) opgenomen voorwaarde.	Trein: 95% binnen 3 minuten op bestemming 99% binnen 5 minuten op bestemming Bus: Niet te vroeg vertrekken, en niet later dan 3 minuten	Trein: 95% binnen 3 minuten op bestemming 99% binnen 5 minuten op bestemming Bus: Niet te vroeg vertrekken, en niet later dan 3 minuten	Trein: 95% binnen 3 minuten op bestemming 99% binnen 5 minuten op bestemming Bus: Niet te vroeg vertrekken, en niet later dan 3 minuten
Ontwikkeling hubs	Hubs voldoen aan de afgesproken wensen in het uitvoeringsprogramma hubs		100%	Vverschuiving monitoring van ‘checklist’ naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving	Verschuiving monitoring van ‘checklist’ naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving
Aanbiedingen van deelmobiliteit op hubs		Op x % van de Groninger hubs wordt één of meerdere mogelijkheden van deelmobiliteit aangeboden	30%	50%	90%
Waardering hubs	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van hubs		7	7,3	7,5
Beschikbare fietsenstallingen op hubs	Dit percentage van de aanwezige fietsenstallingen moet op elke hub altijd vrij beschikbaar zijn	Bij regulier gebruik door de week	2%	4%	5%



Actieve mobiliteit

Waar gaat het over?

Actieve mobiliteit is elke manier van reizen waarvoor je zelf actief beweegt. Denk aan lopen en fietsen, maar ook aan watersporten als suppen of windsurfen. Wandelen en fietsen is soms functioneel; je bent onderweg naar een bestemming. Je kunt ook sportief of recreatief wandelen en fietsen. Dan doe je het voor je plezier, bijvoorbeeld om fit te blijven of een ommetje te maken. Watersporten is meestal recreatief, met de kano naar je werk gaan is immers niet gebruikelijk.

Waarom werken we aan dit thema?

Tijdens de corona-lockdowns in 2020 en 2021 hebben we allemaal ervaren hoe fijn het is om een ommetje te maken in je eigen omgeving. Maar ook sportiviteit en gezondheid zijn voor mensen belangrijk, getuige het aantal extra toertochten dat is georganiseerd. En de sterk gestegen verkoop van racefietsen.

Goede wandel- en fietsroutes dragen bij aan een aantrekkelijke, fijne leefomgeving. Bovendien geeft het ruimte om te leven. Dat wordt versterkt doordat voor lopen en fietsen weinig plek nodig is. Er zijn geen grote voertuigen of parkeerplaatsen voor nodig. Die ruimte kunnen we gebruiken voor een aantrekkelijke leefomgeving. Het biedt meer mogelijkheden als je scholen, supermarkten of andere belangrijke voorzieningen per fiets of te voet kunt bereiken. Dit bevordert kansengelijkheid en inclusiviteit. Niet iedereen bezit immers een auto. Bovendien zijn lopen en fietsen goed voor de gezondheid en van zichzelf emissievrij.

We willen dat Groningen een aantrekkelijke provincie is om te wandelen, fietsen en varen. Dat betekent dat alle recreatief interessante bestemmingen goed bereikbaar moeten zijn per fiets en te voet, en waar mogelijk ook per boot. Onze provincie heeft vele kleinschalige toeristische bestemmingen die verspreid over de provincie liggen. Met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes verbinden we het mooie landschap, de vele monumenten en het toeristisch aanbod. Dat maakt Groningen aantrekkelijk voor toeristen en recreanten. Samen met goede vaarroutes en mogelijkheden voor watersport, draagt dit bij aan de werkgelegenheid en economie in Groningen.

Hoe pakt de provincie het aan?

We zetten ons in voor aantrekkelijke wandel-, vaar- en fietsroutes. Daarom zorgen we ervoor dat in ieder geval de fietsroutes die onderdeel zijn van het fietsknooppuntennetwerk aantrekkelijke en veilige routes zijn voor alle doelgroepen. Met de ontwikkeling van het Wandelknooppuntennetwerk werken we aan veilige en aantrekkelijke wandelroutes.

Inzet voor actief gebruik van onze vaarwegen geven we nadrukkelijker een plek. De fijnmazige wateren in onze provincie zijn erg geschikt voor kanoën, suppen en andere watersporten.

Voor fietsen als vervoersvorm zijn de ambities hoog: ten eerste we willen het fietsgebruik in tien jaar tijd met 20% laten stijgen (2027 ten opzichte van 2017). Ten tweede willen we in 2030 de helft minder verkeersslachtoffers hebben onder fietsers. In 2050 is de ambitie nul verkeersslachtoffers onder fietsers. Om deze ambities te behalen, hebben we al sinds 2016 een goed ontwikkeld fietsbeleid. In de 'Fietsstrategie' en het 'Uitvoeringsprogramma Fiets' staat hoe we fietsgebruik verder willen stimuleren. De Fietsstrategie is samengesteld met behulp van vele partijen. De Fietsstrategie is een robuuste basis die we volledig hebben overgenomen in het Programma Mobiliteit. Hier blijven we op voortbouwen. We investeren in de fiets op vijf thema's:

Fietsstimulering

Met de ambitie van 20% meer fietsgebruik in 2027 sluiten we aan bij de landelijke ambitie van Tour de Force. Hierbij gaat het om fietsritten met alle motieven (woon-werk, recreatief, sportief, etc.) en om zowel fietsritten van deur-tot-deur als fietsritten die worden gemaakt in combinatie met een andere modaliteit (bijvoorbeeld van en naar een hub).

We vragen op een positieve manier aandacht voor de voordelen van de fiets. Dit doen we bijvoorbeeld door inwoners de kans te geven om nieuwe vervoermiddelen gratis uit te proberen, zoals de e-bike en de vrachtfiets. Bovendien stimuleren we kinderen en hun ouders om de fiets te pakken. Dit doen we onder andere met de ontwikkeling van spelvormen en speciale kinderfietsroutes.



Samen werken aan een fietsgemeenschap

We werken nauw samen met andere overheden, onderwijsinstellingen, belangenorganisaties en marktpartijen aan onze fiets-ambities. Als provincie willen we de verbindende schakel zijn, zodat deze partijen niet alleen ons weten te vinden, maar ook elkaar. Bij het opstellen van de Fietsstrategie en het jongste uitvoeringsprogramma van deze strategie hebben we een goede basis gelegd voor samenwerking. Deze zijn opgenomen in dit Programma Mobiliteit en nemen we op in het hierop volgende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Daar willen we op voortbouwen en een fietsgemeenschap lanceren.

Binnen deze fietsgemeenschap zijn de gemeenten van groot belang. Ze zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het overgrote deel van de fietspaden in onze provincie. Daarnaast zijn ze primair verantwoordelijk voor bijna alle hubs en bushaltes in onze provincie. Bovendien kunnen gemeenten lokaal beter inspelen op kansen om het fietsen te stimuleren. Onze fietsmakelaar ondersteunt gemeenten bij de invulling van hun rol.

Een goed fietsnetwerk in de hele provincie

Alle belangrijke plaatsen in de provincie moeten goed bereikbaar zijn per fiets. Hiervoor realiseren we een dekkend fietsnetwerk tussen die plaatsen. Ook investeren we in het fietsknooppuntennetwerk waarmee alle toeristische locaties verbonden worden. Bij het thema infrastructuur gaan we hier verder op in.

Fiets + openbaar vervoer

Fietsen en openbaar vervoer is een gouden combinatie. Reizigers combineren bus- of treinreizen vaak met een stuk fietsen. We zorgen daarom voor voldoende comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden voor alle soorten fietsen op de hubs. Ook zorgen we dat fietsroutes naar bushaltes en treinstations veilig en waar nodig goed aangegeven zijn.

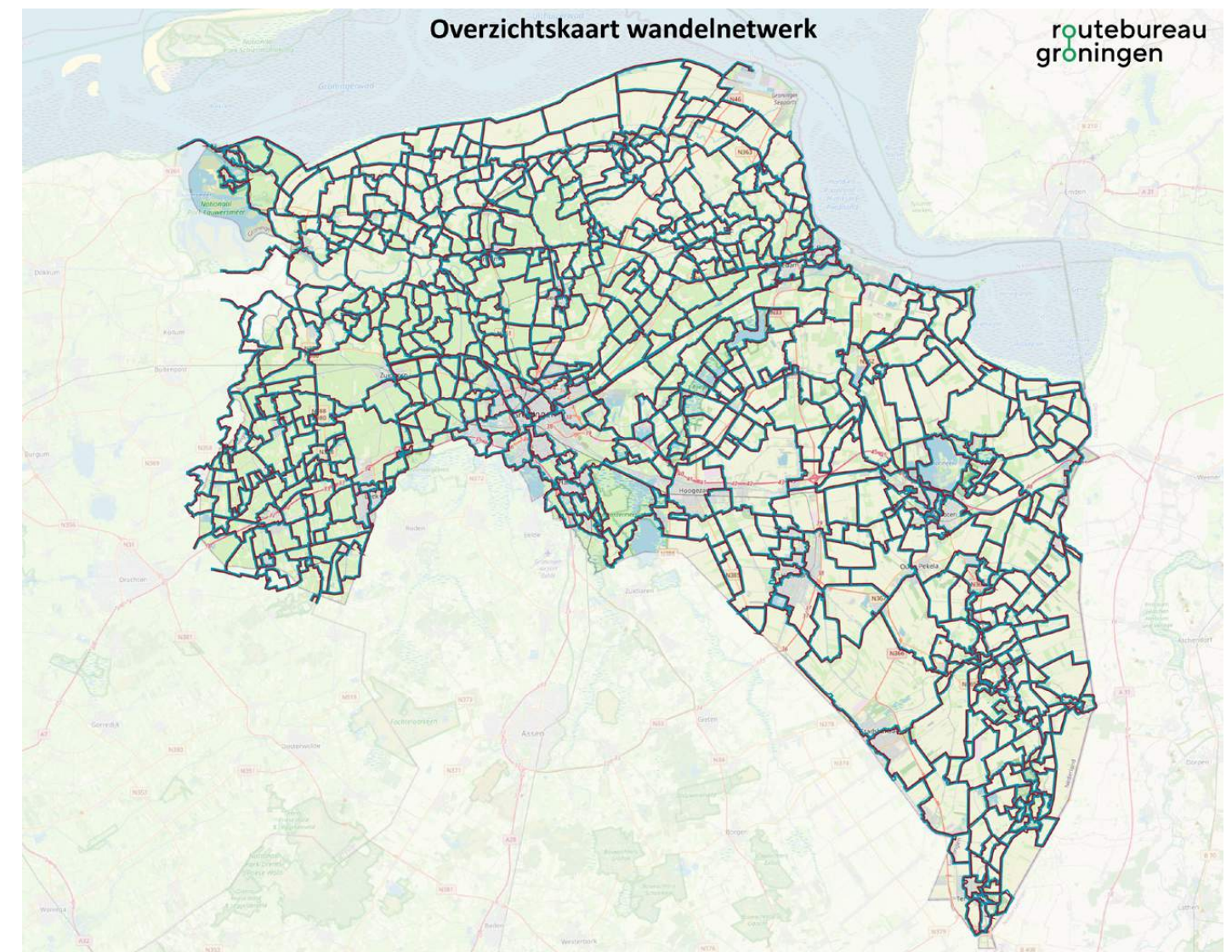
Veiligheid

De doelstelling van 50% minder verkeersslachtoffers onder fietsers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050 zijn in lijn met de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid. Dit bereiken we door alle provinciale fietspaden in te richten volgens de richtlijnen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarnaast blijven we inzetten op verkeerseducatie. Bijvoorbeeld onder scholieren, jonge landbouwers en kwetsbare weggebruikers, zoals ouderen.

Recreatief wandelen en varen op de agenda

De provincie neemt het voortouw om samen met gemeenten, belangenorganisaties en het Rijk een programma op te stellen: lopen en wandelen voor Groningen. Dit doen we omdat ambities en beleid voor wandelen en lopen nog in de kinderschoenen staan. Hierbij betrekken we in elk geval de Stichting Wandelnet, Stichting Routebureau Groningen en de Vereniging Groninger Dorpen.

Het wandelnetwerk in de provincie Groningen



In 2024 hebben we een programma lopen en wandelen, waarin we gezamenlijk bepalen wat we willen bereiken, hoe we dat aanpakken en wat we daarvoor gaan doen. In lijn met de kernthema's van de fiets zetten we in op aantrekkelijkheid, veiligheid, stimulering en samenwerking. Het programma lopen en wandelen wordt onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de provincie en legt de relatie met het Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie.

We creëren in Groningen een loopvriendelijke omgeving. Iedere Groninger heeft de mogelijkheid om vanuit zijn voordeur een ommetje te maken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over het behoud van de kwaliteit van het in 2021 opgeleverde wandelknooppuntennetwerk, kwaliteitsverbetering van de infrastructuur en het uitbreiden van het aantal dorpsommetjes. Het wandelknooppuntennetwerk nemen we als uitgangspunt voor recreatief wandelen en dorpsommetjes. Met mooie ommetjes en wandelroutes wordt je wandeling een echte beleving, waarmee we de toeristische mogelijkheden in Groningen vergroten. We hopen dat meer mensen het netwerk gaan benutten en hoger waarderen.

Naast het recreatief wandelen heeft ook de bebouwde omgeving de aandacht. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw en realisatie van nieuwe infrastructuur krijgt lopen een nadrukkelijke plek. Doordat het drukker wordt op onze fietspaden, is het belangrijk dat voetgangers een eigen plek krijgen. Wandelen is nu soms een sluitstuk, maar hoort vooraan te staan bij zulke ontwikkelingen. Lopen naar school, de supermarkt en de bushalte wordt in de hele provincie aantrekkelijk, toegankelijk en veilig.

In het programma lopen en wandelen stellen we ook een concreet wandelstimuleringsprogramma op. Dit is in het verlengde van de bestaande fietsstrategie. Hierin hebben we onder andere aandacht voor wandelen bij de jeugd en het activeren van inwoners om welvaartziekten en bijvoorbeeld eenzaamheid bij ouderen tegen te gaan. Daarnaast willen we inwoners sterker verbinden met hun eigen leefomgeving (aandacht voor en bewustzijn van biodiversiteit).

Tot slot zetten we vanuit actieve mobiliteit in op recreatief varen. We sluiten hiervoor aan bij de agenda vrijtijdseconomie van de provincie. We gaan samen met het Rijk, gemeenten en waterschappen aan de slag met het verbeteren van de recreatieve vaarroutes. Daarom monitoren wij de tevredenheid van de vaarrecreant.

Wat zijn de doelen en mijlpalen?

Voor fietsen kunnen we de voortgang van de doelen goed monitoren. We zijn al in 2018 begonnen met een uitgebreid monitoringsprogramma voor de Fietsstrategie. Daarmee monitoren we niet alleen rechtstreeks op de hoofddoelen, maar ook op de effectiviteit van de maatregelen die we nemen. Zo kunnen we rechtstreeks zien hoe voorzieningen als doorfietsroutes en stallingen bij hubs gebruikt en gewaardeerd worden. Daarnaast houden we de verkeersveiligheid van fietsroutes bij en meten we het bereik van educatie- en stimuleringscampagnes.

Wandelen en andere vormen van actieve mobiliteit wordt tot dusver nog niet gemonitord. Omdat we wandelen samen met lopen op één zetten, willen we beter monitoren hoe we op weg zijn onze doelen te bereiken. De exacte indicatoren en doelen werken we verder uit in het programma lopen en wandelen.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Meer fietsers	Stijging van fietsgebruik: 20% meer verplaatsingen en fietskilometers in 2027 t.o.v. 2017	Doelstelling in lijn met de Landelijke doelstelling van Tour de Force	18% meer t.o.v. 2017	20% meer t.o.v. 2017	Volgt na herijking rond 2027
Verkeersveiligheid fietsers	Het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers dringen we terug naar nul in 2050	Doelstelling in lijn met landelijke ambitie		50% minder t.o.v. 2020	Op weg naar Nul slachtoffers in 2050
Kwaliteit van Wan- delen	Mensen zijn bekend met het Wandelknooppuntennetwerk en beoordeling van het netwerk	In 2021 maakt 23% van de wandelaars gebruik van het wandelknooppuntennetwerk. Gebruikers beoordelen het met een 7,8	35% van de wandelaars gebruikt het netwerk. Beoordeling 7,9	40% van de wandelaars gebruikt het netwerk. Beoordeling 8,0	
Mogelijkheden voor wandelen	Lengte van het wandelknooppuntennetwerk	In 2021 is het netwerk opgeleverd en bevat dan 3011km.		Het netwerk is uitgebreid met 5% extra kilometers	
Fietsknooppunten- netwerk	Netwerk van recreatieve fietsverbindingen in de hele provincie	Kwaliteit van het routenetwerk (Uitgedrukt in 0-5 sterren, knooppunt- en LF-routes zoals gemeten door Fietsplatform)	Van 4,3 in 2019 naar 4,4	4,8	4,8





Goederenvervoer en logistiek

Waar gaat het over?

Logistiek is meer dan alleen het transport van goederen van de ene naar de andere locatie. Het is een verzamelterm voor alles wat komt kijken bij de organisatie, planning, behandeling en vervoer van goederenstromen. Het gaat over de hele keten van grondstof tot gebruik, tot recycling en tot nieuwe grondstoffen. Het is een veelomvattend thema, van grote (internationale) logistieke stromen tot seizoensgebonden en landbouwlogistiek, tot de fijnmazige logistiek dichtbij. Denk bijvoorbeeld aan pakketbezorging aan huis, de pizzabezorger of medicijnenvervoer door apotheken. Maar ook aan de logistiek om bouwplaatsen te voorzien van materialen, (internationaal) container- en bulktransport, landbouwverkeer, de bietencampagne of de bevoorrading van winkels en horeca. Logistieke stromen vinden veelal hun weg via overslaglocaties (denk in Groningen aan de zeehavens, Airport Eelde of distributiecentra), door de lucht, door een buis, of over wegen en vaarwegen, naar hun bestemming.

Waarom werken we aan dit thema?

Logistiek is een belangrijke levensader en katalysator voor een duurzame samenleving, de economie en de ontwikkeling van de provincie Groningen. Logistiek maakt het leven mogelijk, biedt werk en is belangrijk voor inclusiviteit. Door logistiek kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving. Bijvoorbeeld door (laagdrempelige) werkgelegenheid te bieden of door de bezorging van hun levensbehoeften in de winkel of aan huis. Logistiek is de levensader voor veel bedrijven. Het is een belangrijke vestigingsvoorwaarde en vaak ook een springplank voor nieuwe (inter)nationale business. De infrastructuur die nodig is voor logistiek (waarvan wij een deel beheren) heeft invloed op het ruimtegebruik en het milieu. Dit thema heeft dus belangrijke raakvlakken met het ruimtelijke, economische, milieu- en energiebeleid van de provincie. Daarnaast heeft logistiek een belangrijke rol in de circulaire samenleving, bij digitalisering en innovatie. Provincie Groningen wil zich daarom actief inzetten om goederenvervoer en logistiek te verduurzamen en versterken.

Hoe pakt de provincie het aan?

Voor de provincie Groningen is goederenvervoer en logistiek een nieuw, maar steeds belangrijker thema. We vervullen hierin verschillende rollen: als (vaar)wegbeheerder zijn we bijvoorbeeld verantwoordelijk voor belangrijke schakels in het (vaar)wegennetwerk. Met ons

ruimtelijke beleid hebben we een belangrijke stem bij het aanwijzen of initiëren van ontwikkelgebieden voor bedrijvigheid (met als meest recente voorbeeld de uitbreiding van het havengebied in de Oostpolder). Met onze deelname in bijvoorbeeld Groningen Seaports, Railport Groningen en Airport Eelde dragen we bij aan de ontwikkeling van de belangrijkste overslagpunten van de provincie. Daarnaast nemen we deel aan Hive.Mobility, het innovatiecentrum op het gebied van slimme en groene mobiliteit in Noord-Nederland en werken we in noordelijk verband samen met diverse partijen.

Het doel van het thema logistiek is dat het logistieke systeem optimaal bijdraagt aan de maatschappelijke en economische opgaven van Groningen. We willen daarom samenwerken met logistieke partners om met innovatieve oplossingen de logistieke netwerken te verduurzamen. Dat versterkt de economie en werkgelegenheid in Groningen, waardoor meer mensen mee kunnen doen aan de samenleving. Omdat de overheid maar één van de spelers is binnen het logistieke systeem, zetten we in op het vinden van het gezamenlijk belang, verbindingen leggen, kansen benutten en samen streven naar een sterke en duurzame logistieke functie van Groningen. We zetten niet alleen in op grote wegen en vaarwegen waar zwaar vervoer langsgaat, maar juist ook op de kleinschalige en fijnmazige logistiek die helemaal tot aan elke voordeur komt. Samen met onze partners zetten we in op drie onderdelen:

Multimodale netwerken duurzaam op orde brengen

Goederen komen vaak in meerdere stappen op hun eindbestemming terecht. Onderweg worden ze door verschillende logistieke bedrijven met verschillende soorten voer- en vaartuigen vervoerd. Vrachtwagens, schepen, busjes, en soms zelfs via pijpleidingen. Dit geheel noemen we multimodale netwerken. Het kan wenselijk zijn om te sturen in de keuzes voor routes en vervoermiddelen, bijvoorbeeld om te zorgen dat vrachtwagens niet dwars door dorpen en steden rijden. Of zodat vervoer zero-emissie wordt. Daarom zorgen we dat we de meest wenselijke routes voor de gewenste modaliteiten veilig, duurzaam, het meest efficiënt en betrouwbaar maken. En we faciliteren locaties waar zonder problemen veel logistieke bewegingen kunnen plaatsvinden. Daarvoor moet niet alleen de fysieke infrastructuur op orde zijn, ook energievoorziening en digitale infrastructuur dienen robuust klaargemaakt te worden voor de hoeveelheden vrachtvervoer van de toekomst.



Eveneens moeten de logistieke hubs en knooppunten de juiste duurzame voorzieningen bieden, moeten ze door middel van passende infrastructuur ontsloten zijn en moeten de services op de juiste plek beschikbaar zijn. Praktisch kan het dan gaan over logische plekken voor op- en overslag, infrastructuur (weg, water, buis) met de juiste afmetingen, hubs voor stadslogistiek, het ontwikkelen van innovatieve transportmiddelen, veilige parkeerplaatsen, snel internet en locaties voor groene brandstoffen (zie ook de Regionale Agenda Laadinfrastructuur, RAL).

Hiertoe kunnen we bijvoorbeeld koppelingen maken met publieke mobiliteit. Ook zien we dat de uitbreiding van de zeehavens (onder andere de Oostpolder) en nieuwe bedrijvigheid langs de A7/N33 tussen de stad Groningen en Winschoten mogelijk leiden tot nieuwe inzichten in de benodigde logistieke infrastructuur (zie ook het thema infrastructuur).

Een belangrijke ontwikkeling waarop we anticiperen, is de implementatie van Physical Internet. In het digitale internet zijn computers, servers en datacenters met elkaar verbonden en komen datapakketjes probleemloos en efficiënt op de plek van bestemming. Dat is allemaal goed geregeld met een aantal protocollen, waardoor alle internetknooppunten, computers en telefoons met elkaar kunnen communiceren. Physical Internet betekent dat je goederenvervoer en logistiek op een vergelijkbare manier organiseert. Het maakt dan niet meer uit wie wanneer welke goederen vervoert, omdat alle onderdelen van het netwerk samenwerken om het geheel zo efficiënt mogelijk te laten werken. Natuurlijk dienen zowel digitale als fysieke infrastructuur hiervoor op orde te zijn.

Verduurzamen van logistiek

We werken aan het verduurzamen van logistiek. Dit doen we onder andere door de toepassing te versnellen van innovatieve, milieuvriendelijkere voer- en vaartuigen. Ook stellen we duurzaamheidseisen aan logistieke ontwikkelingen. Met de uitrol van openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (Regionale Agenda Laadinfrastructuur) kan de logistiek toewerken naar zero-emissie-mobiliteit. Met onze strategie om duurzame waterstof te stimuleren helpen we ook het zware goederenvervoer en de binnenvaart om zero-emissie te worden, want elektrificatie is daar vaak geen goede oplossing.

Provincie Groningen is al actief op het gebied van het ontwikkelen, testen en experimenteren met voer-, vaar- en vliegtuigen op waterstof, autonome vervoersoplossingen en digitalisering. Een aantal logistieke stakeholders werkt al samen in het Hive.Mobility netwerk. Groningen Seaports heeft de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ondertekend. Daarin staan afspraken

om de CO₂-uitstoot van havens en scheepvaart omlaag te brengen. Ook op het gebied van scheepvaart is er praktische kennis en ervaring in het (om)bouwen van schepen naar hernieuwbare brandstoffen in Groningen.

Om onze ambitie te realiseren willen we ook kijken naar het bundelen of beperken van (onnodige) logistieke stromen. Daarvoor willen we ons hubs-netwerk inzetten in de logistieke keten. Zo hoeft je bijvoorbeeld niet meer twee keer te rijden om een pakket op te halen. Een belangrijke succesfactor bij dit thema is het flankerend overheidsbeleid. Daarmee bedoelen we duidelijke spelregels voor de logistiek, zodat ondernemers en ontwikkelaars duidelijkheid en zekerheid krijgen voor de toekomst. Door deze duidelijkheid zijn ze eerder geneigd te investeren in nieuwe groene, geïntegreerde en innovatieve systemen. En het flankerende overheidsbeleid maakt meteen duidelijkheid hoe en op welke termijn minder milieuvriendelijke oplossingen worden uitgefaseerd. Op deze manier zijn zij ervan verzekerd dat hun inspanningen niet voor niets zijn. Ook kan het gaan over digitalisering, de bevordering van circulariteit (waarbij je vooraf nadenkt over de bruikbaarheid van materialen nadat ze afgeschreven zijn) en near-/reshoring. Met near-/reshoring bedoelen we, goederen dichterbij en dus duurzamer produceren en opslaan. Daarmee besparen we onnodige kilometers die goederen afleggen. Een andere wijze om te verduurzamen is het bevorderen van de modal shift, door de meest duurzame en voor de omgeving minst belastende vervoerswijze te kiezen. Zo is vervoer van goederen per schip of trein/spoor veelal schoner, minder belastend voor de omgeving en efficiënter. Dit betekent dat we inzicht moeten hebben in vervoersstromen en (bijvoorbeeld met een soortgelijke aanpak als Groningen Bereikbaar) in gesprek gaan met vervoerders om hen bij elkaar te brengen of te verleiden tot de best passende en duurzaamste vervoerswijze. Dit geldt ook voor de seizoensgebonden goederenstromen zoals melk, suikerbieten, suikerbietenpulp en aardappelzetmeel.

Werkgelegenheid, economie en inclusiviteit versterken

De samenwerking met het logistieke netwerk maakt het mogelijk om logistiek als katalysator in te zetten om in Groningen de werkgelegenheid en de economie te versterken. Daarmee bieden we meer mensen kansen om mee te doen met de samenleving. De logistieke sector heeft goede (inter)nationale relaties.

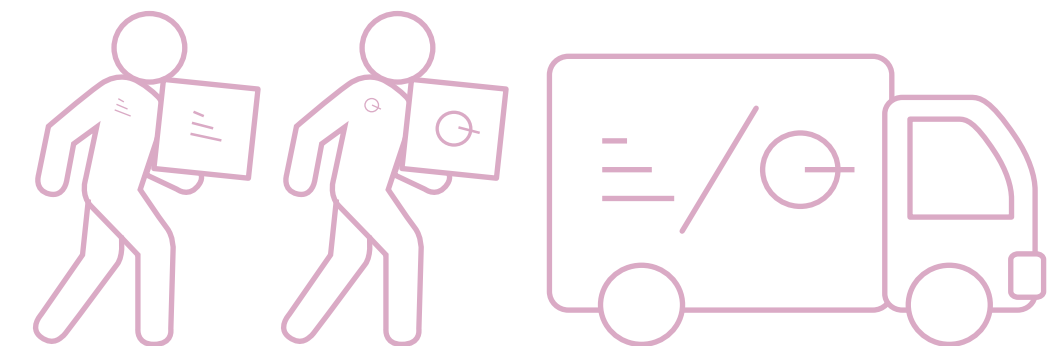


Dit helpt om de middelen te vinden voor investeringen en de acquisitie van nieuwe bedrijven. Logistiek biedt een gevarieerde bron van werkgelegenheid. Naast praktische beroepen zoals chauffeurs, laders en lossers is logistiek namelijk een kennis- en data-intensief vak. Het raakt alle sectoren, waar veel verschillende kennis- en beleidsvelden bij elkaar komen en er ligt nog een grote opgave voor verduurzaming. Door onze logistieke partners te verbinden aan kennisinstellingen, pakken we het tekort aan arbeidskrachten aan én we versterken de logistiek in Groningen. Hierdoor ontstaat meer keus voor werkgelegenheid voor onze inwoners. Dit kan op alle niveaus en dus zeker ook als instap tot de arbeidsmarkt. Juist door inzicht in logistiek en het verbinden van initiatieven ontstaan mogelijkheden om slimme koppelingen te maken. Zo zou de pizzabezorger ook de medicijnen thuis kunnen bezorgen en 's ochtends koffie kunnen schenken op de OV-hub. Hiermee creëren we werk en blijven voorzieningen in stand.

Wat zijn de doelen en mijlpalen?

In 2023:

- Staat ons netwerk met logistieke partners en is de provincie Groningen aangesloten bij de Topsector Logistiek (Topsectorenbeleid Rijk).
- Hebben wij onze ontwikkelagenda geformuleerd afgestemd op het logistieke netwerk en wordt die onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De ontwikkelagenda gaat in op de verduurzaming van de logistiek (efficiëntere en schonere kilometers), het benodigde fysieke logistieke netwerk en het versterken van de economie.
- Leveren wij de verkenning op naar de havengebonden bedrijventerreinen rondom de Stad Groningen en A7/N33-zone en de bereikbaarheid daarvan op (zie tevens thema infrastructuur).
- Hebben wij samen met de landbouwsector een logistieke agenda voor seizoens- en landbouwverkeer.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Economische toegevoegde waarde van de logistieke functie	Aandeel in de economie van de provincie Groningen	Percentage groei ten opzichte van 2021			
Aandeel vervoerd gewicht via weg	Aandeel wegtransport in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	-5%	-10%	-15%
Aandeel vervoerd gewicht via water	Aandeel beroepsvaart in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	+5%	+10%	+15%
Aandeel vervoerd gewicht via spoor	Aandeel spoorvervoer in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	Geen afname	Geen afname	Geen afname
Zero emissie logistiek	Zero emissie goederenstromen over de weg		Binnenstad Groningen = zero emissie-zone		100% van de goederenstromen over de weg zero emissie
Logistieke OV-hubs	OV-hubs die tevens een belangrijke logistieke functie hebben		5		
Laadlocaties	Openbare laadlocaties in provincie Groningen voor goederenvervoer		5		



Infrastructuurnetwerk

Waar gaat het over?

Dit thema gaat over de ontwikkeling en instandhouding van het infrastructuurnetwerk en alle bijbehorende zaken zoals bermen, verkeersregelinstallaties en straatverlichting. Het infrastructuurnetwerk van de provincie Groningen is onderdeel van een groter netwerk. Het hangt bijvoorbeeld samen met de Rijks- en gemeentelijke infrastructuur en de verbinding met de provincies Friesland en Drenthe en met Duitsland.

Waarom werken we aan dit thema?

Schepen, bussen, vrachtwagens, trekkers, fietsen, voetgangers, personenauto's; een legioen mensen en vele tonnen aan goederen vinden dagelijks via het infrastructuurnetwerk hun weg naar hun bestemming. Goede infrastructuur is een voorwaarde voor mobiliteit. Zonder infrastructuur kunnen mensen en goederen zich niet verplaatsen. Infrastructuur verbindt dorpen en steden, het bepaalt voor een deel onze kijk op het landschap. Maar infrastructuur scheidt ook gebieden en het gebruik ervan zorgt voor licht-, geur- en geluidshinder en onveiligheid. Tegelijkertijd heeft de manier waarop we omgaan met onze infrastructuur invloed op de leefbaarheid van de leefomgeving. Een goed infrastructuurnetwerk binnen en naar de provincie Groningen is daarom de kapstok en enabler voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van onze provincie, en belangrijk voor het mee kunnen doen aan de samenleving.

De provincie is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de provincie en daarom voor een adequate ontwikkeling én instandhouding van haar eigen infrastructuurnetwerk. Met dit thema willen we primair een effectief en duurzaam infrastructuurnetwerk bieden van de juiste functionaliteit, kwaliteit en waarde. Zo kunnen mensen en goederen veilig en vlot op hun bestemming komen met minimale overlast voor de omgeving.

Hoe pakt de provincie het aan?

We zien dat de automobiliteit binnen de stad afneemt. Tussen de grotere plaatsen in de provincie en meer landelijk gelegen kernen blijft het autogebruik veel of het neemt zelfs toe. In het goederenvervoer zien we een toename van het pakjesvervoer en bulktransport. De opkomst van extra lange vrachtwagens (LZV's) en grotere schepen zet door, onder invloed van klimaateisen en kostenefficiëntie. Ook landbouwvoertuigen worden steeds

meer gemeengoed en vinden hun toepassing in de aannemerij. Verkeers- en voertuigensystemen worden steeds geavanceerder, zoals auto's die steeds meer autonoom functioneren. Verder zien we dat fietsen toeneemt in populariteit. Dit is onder andere een gevolg van ons succesvolle fietsbeleid en de ontwikkeling van de e-bike en speed pedelec. Dit zorgt ervoor dat de fiets steeds sneller wordt en verder komt. Een afstand van 25 kilometer afleggen op de fiets wordt bijvoorbeeld steeds normaler. Grootschalige (nieuwe) economische activiteiten, zoals het UMCG als grote werkgever of de uitbreiding van de Eemshaven, concentreren zich in de stad, rondom de A7/N33, nabij de N366 en in de Eemsdeltaregio. Daarbij kan de ontwikkeling van de energietransitie, de vergroening van de industrie, circulaire economie en de bijstook van biomassa in energiecentrales leiden tot nieuwe vervoersstromen naar de Eemshaven en Delfzijl, deels over water en deels over de weg.

De ontwikkelingen die invloed hebben op het infrastructuurnetwerk zijn legio. Mede als gevolg van onze slimme aanpak van de infrastructuur, waarbij we zowel aandacht hebben voor de auto, de fiets als de bus, hebben we hier de laatste jaren al sterk op geanticipeerd. We hebben bijvoorbeeld gewerkt aan de bereikbaarheid van het Lauwersmeergebied (N361), de ringwegen, N366 Veilig en de doorfietsroutes rondom de Stad. Eén van de successen van het infrastructuurnetwerk is het faciliteren van het hoogwaardig openbaar vervoer door het bieden van een robuust wegennetwerk, met een betrouwbare rijtijd en doorstroming en de juiste voorzieningen met als voorbeeld de aanpak van de westelijke buscorridor (N372). De groei van het gebruik van deze lijnen was de laatste jaren groot en wij verwachten dat de groei van het busvervoer ook in de toekomst weer zal toenemen.

Het succes van het infrastructuurnetwerk valt of staat echter met de samenhang met het netwerk van collega-overheden. Een groot deel van het infrastructuurnetwerk valt namelijk onder de verantwoordelijkheid van het Rijk, waterschappen en gemeenten. Om onze provinciale ambities, zoals energietransitie, duurzaamheid, recreatie/toerisme, economie en leefbaarheid te kunnen behalen, is het belangrijk om met deze overheden de kijk op en aanpak van het samenhangende infrastructuurnetwerk goed af te stemmen.



Gelet op het voorgaande, kiezen wij daarom voor een aanpak die uitgaat van:

De keuze voor kern- en ontsluitingsnetwerken

We kiezen voor een indeling van het infrastructuurnetwerk op basis van de vragen: wat verbinden we en hoe belangrijk zijn de bestemmingen en routes op het gebied van economie, werkgelegenheid, voorzieningen of als woonkern? De samenhang daarmee is medebepalend voor welke vervoersvorm de verbinding een belangrijke functie heeft en waar wij welke prioriteiten leggen. Voor ons infrastructuurnetwerk kiezen wij voor een indeling in kern- en ontsluitingsnetwerken. Bij het kernnetwerk stellen wij hoge(re) eisen aan de verbinding en de infrastructuur. Dit is in verband met het belang van bijvoorbeeld doorstroming, veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, comfort en kwaliteit. Hier is dus minder ruimte voor maatwerk. Het ontsluitingsnetwerk heeft meer een ontsluitende en lokale functie. Vanuit het provinciaal belang heeft dit veelal minder prioriteit. Wanneer de functionaliteit, leefbaarheid of verkeersveiligheid onder druk staat, is hier juist meer ruimte voor maatwerk.

Het vaarwegennetwerk heeft veel verschillende functies. Zo heeft het een belangrijke functie voor beroeps- en recreatievaart en tegelijkertijd een belangrijke rol in het watersysteem en de natuurontwikkeling. Wij kiezen voor een kernnetwerk van vaarwegen als dit belangrijke vaarverbindingen zijn voor beroepsvaart. We stellen daar hogere eisen aan. De kapstok van het kernnetwerk bestaat uit de belangrijkste Rijksvaarverbindingen, zoals de vaarroutes over zee naar de zeehavens en de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Wij zien het westelijke deel van het Winschoterdiep in ieder geval als kernnetwerk. Hier vindt de meeste watergerelateerde bedrijvigheid plaats voor logistiek, havengerelateerde bedrijvigheid en de scheepsbouw. Wij onderzoeken nog hoe wij om willen gaan met het AG Wildervanckkanaal, Aduarderdiep en het overige deel van het Winschoterdiep.

Het ontsluitingsnetwerk betreft de overige vaarverbindingen. Deze hebben een minder grote toegevoegde waarde voor op- en overslag. Hier ligt vaak meer de nadruk op de functie die de vaarweg heeft voor inwoners en toeristen die willen recreëren op of aan het water, voor het welzijn en/of de kwaliteit van de leefomgeving.

De potentie van de provincie Groningen als aantrekkelijke vaarbestemming is groot. Groningen heeft namelijk een karakteristieke cultuurhistorie en uniek landschap in de nabijheid van de vaarwegen. Om kwalitatief hoogwaardige waterrecreatie mogelijk te maken,

zijn toegankelijkheid, goede voorzieningen en veiligheid van groot belang. In de Basisvisie Recreatie Toervaartnet (BRTN), waarin landelijke afspraken zijn vastgelegd over vaarrecreatie, wordt beschreven hoe dit landelijk geborgd, beheerd en verder ontwikkeld kan worden. Waar mogelijk geven wij in het ontsluitingsnetwerk deze recreatieve functie meer ruimte. Bovendien gaan wij nadrukkelijk in gesprek met collega-overheden om de gezamenlijke recreatieve vaarwegennetwerken functioneel beter met elkaar te verbinden. Zo versterken we de aantrekkelijkheid van Groningen als vaarprovincie.

De (inter)nationale ruggengraat van het wegennetwerk wordt gevormd door de verbindingen A28, A7, N33, A31 (Duitsland). De Rijksoverheid is hier verantwoordelijk voor. De provincie is verantwoordelijk voor de regionale verbindingen. De regionale ruggengraat - oftewel het kernnetwerk wegen - wordt gevormd door provinciale wegen, zoals (niet uitputtend) de Ringwegen rondom Groningen, de N46, N366, N355, N361 en N363. Deze wegen verbinden de belangrijkste economische kernzones, woongebieden, hubs, overslagpunten en knooppunten. Ze hebben een belangrijke bovenregionale en verkeersfunctie. Het kernnetwerk vervult daarbij een belangrijke functie voor (hoogwaardig) openbaar vervoer of druk goederenvervoer. Daarom zorgen wij ervoor dat dit functioneel op orde is en staan wij hier bijvoorbeeld in beginsel geen landbouwverkeer toe. Het ontsluitingsnetwerk van wegen bestaat voornamelijk uit lokale verbindingen, met een beperktere verkeersfunctie. Hier is de interactie tussen de omgeving en de weg groot. Hier bieden wij ruimte voor maatwerk. Indien wenselijk en mogelijk, dragen wij deze wegen over naar de gemeente. Als dat niet kan of wij dat niet wenselijk vinden, dan maken we de verkeersfunctie ondergeschikt aan de omgeving. Dit betekent dat bij tegenstrijdige belangen de omgeving het zwaarst weegt.

We hebben het fietsnetwerk van de provincie ingedeeld in een kernnetwerk (doorfietsroutes en hoofdfietsroutes) en een ontsluitingsnetwerk (basisnetwerk en recreatieve fietsnetwerk). De afgelopen jaren heeft de provincie Groningen al flink geïnvesteerd in de doorfietsroutes. Dat zijn de belangrijkste fietsverbindingen vanuit de direct omliggende kernen naar de stad Groningen. Hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste verbindingen tussen grote kernen in de



provincie. Bijvoorbeeld Winschoten-Pekela en Veendam-Muntendam. Daar zijn grote stromen fietsers die we ruimte en voorrang willen geven in het verkeer.

Onder dit kernnetwerk hangt het ontsluitingsnetwerk dat bestaat uit het basisnetwerk. Het basisnetwerk verbindt alle kernen vanaf duizend inwoners met elkaar. Dat basisnetwerk bestaat uit fietspaden van gemeenten of provincie. De provincie bezit veel fietspaden langs provinciale autowegen. Al die provinciale fietspaden maken we veilig en vergevingsgezind, dit betekent dat de fietspaden zo ingericht worden dat schade aan mensen of goederen zoveel mogelijk wordt voorkomen of ingeperkt. We pakken actief onveilige fietsoversteken aan en verwijderen obstakels, zoals gevaarlijke oneffenheden in het wegdek of paaltjes. Het recreatieve fietsnetwerk wordt gevormd door het fietsknooppuntennetwerk. Dat systeem sluit bovendien aan op onze buurprovincies en sinds 2021 ook op het Duitse fietsknooppuntennetwerk.

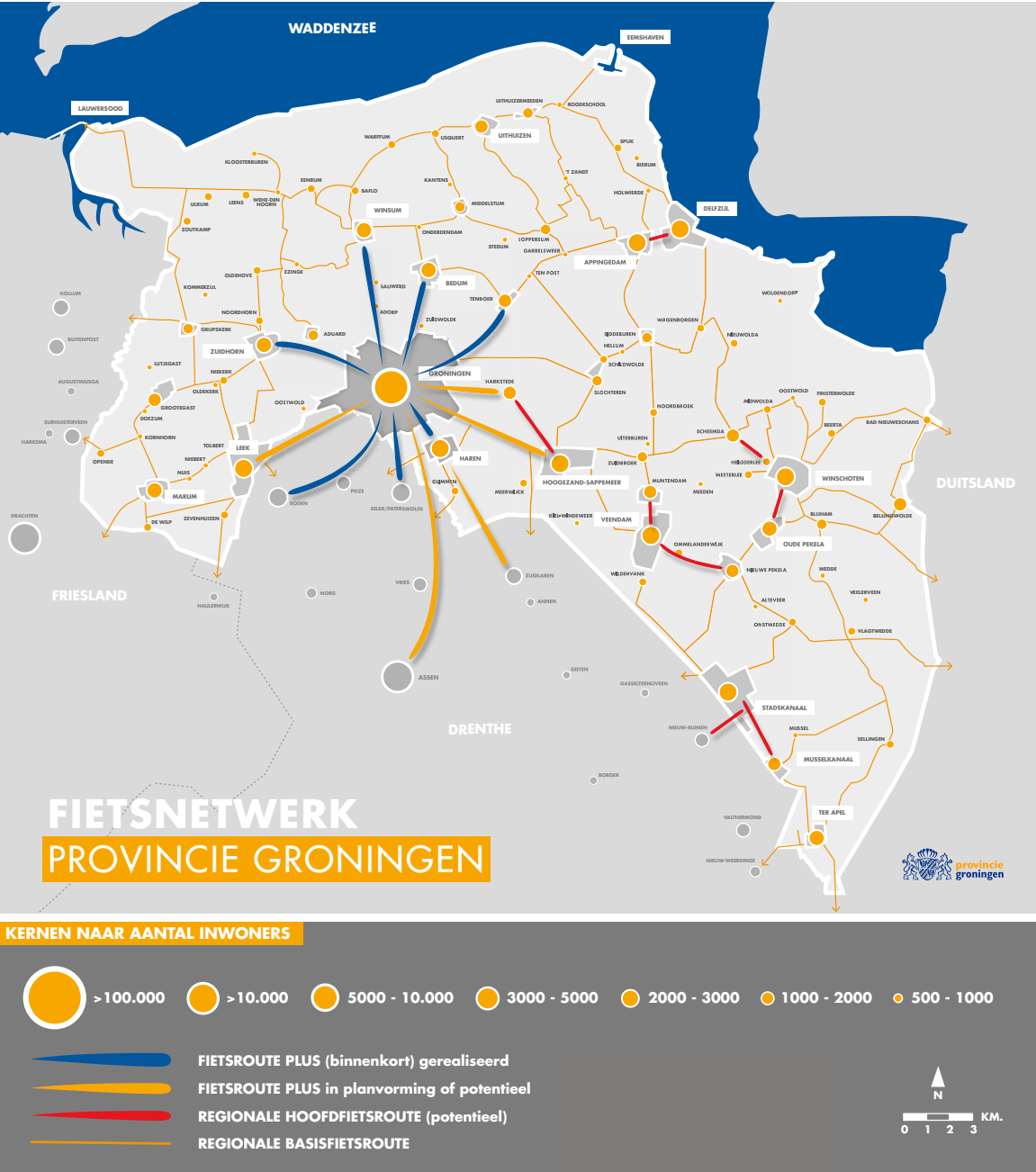
Opgaven en verbeterpunten in beeld brengen

Door flink te investeren, hebben we de laatste jaren onze infrastructuur op veel plekken functioneel sterk verbeterd. Wel zitten in het wegen- en vaarwegennetwerk nog een aantal opgaven en verbeterpunten. Het gaat dan bijvoorbeeld over de landbouw- en de hoogwaardige openbaar vervoer-routes. Het gaat ook over, knelpunten doordat niet alle (vaar)wegen, voorzieningen en objecten (sluizen en bruggen) aan de minimaal benodigde profielen voldoen (niet te ruim of te krap) en er op sommige plekken veel interactie is tussen lokaal (langzaam, recreatief) en doorgaand verkeer of omdat de leefbaarheid in kernen onder druk staat. Ook is nog onbekend wat de klimaatverandering betekent voor onze eigendommen. Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke opgaven in het netwerk, zoals de verbetering van de westelijke ringweg als onderdeel van de verstedelijkingsopgave, de wegverbinding (noord-zuid i.c.m. de verbinding Zuidhorn-Nieuwklap) aan de westkant van de provincie, de bereikbaarheid van de zeehavens/Oostpolder aan de oostkant van de provincie via de weg (N33) en het water. Ook zien we dat diverse ontwikkelingen rondom de Stad Groningen en de A7/N33 zone mogelijk leiden tot een verschuiving van de watergebonden bedrijvigheid. Dit hangt samen met onze visie op vaarwegen in dat gebied.

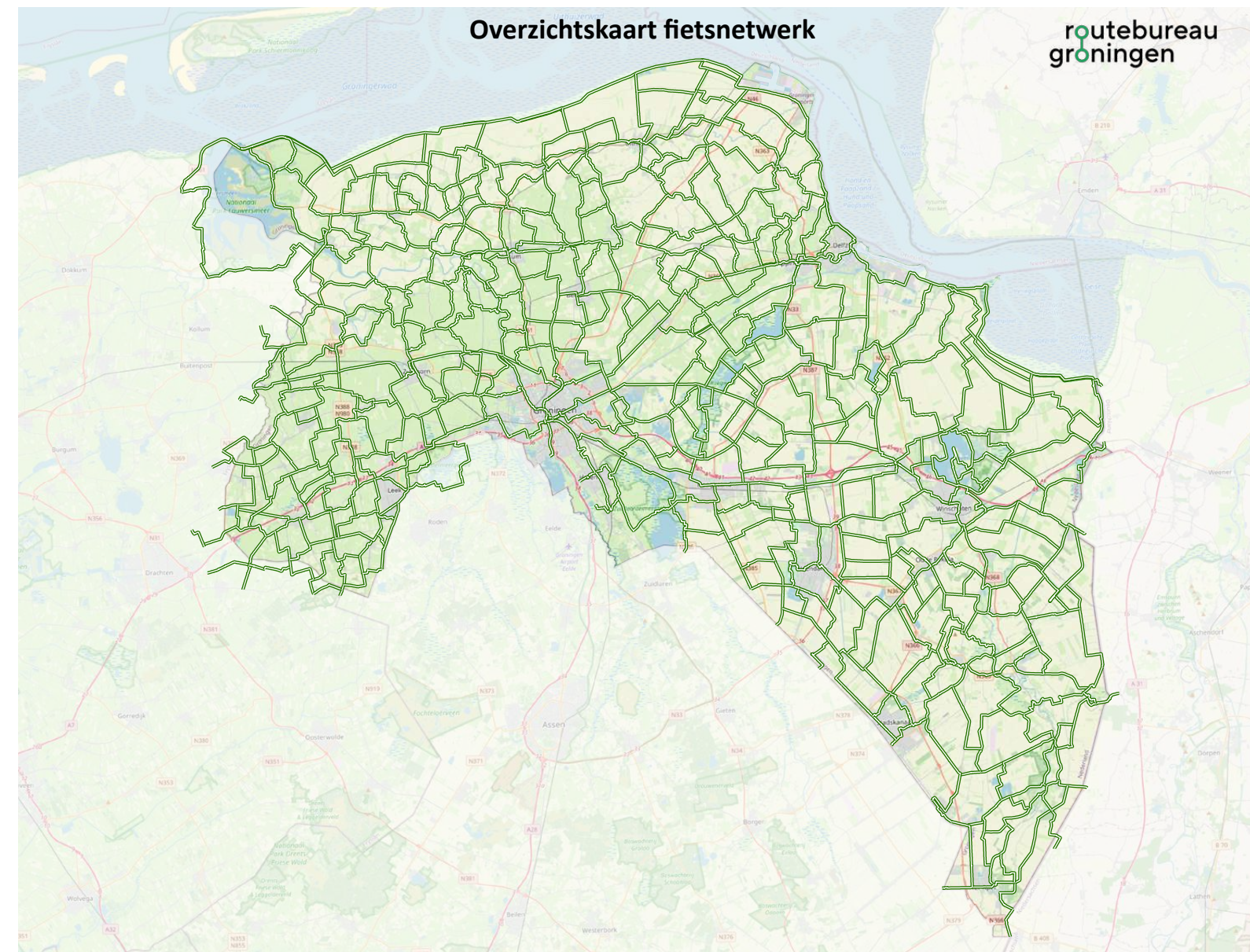
In het fietsnetwerk is veel ontwikkeling. Rondom de stad liggen al zes doorfietsroutes en we werken hard aan nog eens drie nieuwe routes. Het netwerk van doorfietsroutes is echter nog niet compleet. Dit geldt ook voor de hoofdfietsroutes, waarvan we in 2025 de eerste twee hoofdfietsroutes gerealiseerd willen hebben en in 2030 willen we voor alle hoofdfietsroutes concrete plannen hebben. Ook met het ontsluitende fietsnetwerk gaan we aan de slag. Hiervoor werken we samen met gemeenten aan het basisnetwerk fiets. Zo kunnen we alle kernen met duizend of meer

inwoners ontsluiten met een veilige fietsverbinding. De fietsverbindingen van en naar bus- en treinstations nemen we daarbij mee. Ook ligt er een opgave voor het recreatieve fietsnetwerk. Momenteel is dat nog erg wisselend van kwaliteit, veiligheid en aantrekkelijkheid. Het recreatieve fietsnetwerk wordt gevormd door het Fietsknooppuntennetwerk.

Het basisnetwerk fiets in Groningen



Het recreatieve fietsnetwerk in Groningen (fietsknooppunten)



Vanuit het netwerk (samen) werken

Als het infrastructuurnetwerk van collega-overheden onze ambities kan versterken of tegenstrijdige belangen heeft, gaan wij met hen in gesprek hierover. Het gaat dan bijvoorbeeld over Rijks- of gemeentelijke wegen waar hoogwaardig openbaar vervoer gebruik van maakt of over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl die van steeds groter economisch belang is voor de ontwikkeling van de zeehavens (bijvoorbeeld Eemshaven / Oostpolder). Het kan ook gaan over de recreatieve vaarverbindingen waar de samenhang in voorzieningen, brugbedieningstijden en functionaliteit soms ontbreekt.

Met Groningen Bereikbaar hebben we goud in huis. Dankzij dit uitstekende netwerk van partijen en de daar aanwezige kennis kunnen we de efficiëntie van het wegennetwerk vergroten en beter benutten. Denk aan het spreiden van het gebruik in tijd. Hierdoor kan bij werkzaamheden en bij regulier gebruik de capaciteit van het netwerk optimaal ingezet worden om knelpunten te voorkomen of op te lossen. Daarmee hebben we een ‘instrument’ in handen om de functionaliteit van het netwerk slim beter te benutten. Hierdoor is het vaak niet nodig om direct veel geld uit te geven aan ‘dure’ infra-aanpassingen.

Stapsgewijze en strategische aanpak

Wij kiezen voor een slimme en samenhangende aanpak van beleid, ontwikkeling, verbetering, benutting en vervanging en het beheer en onderhoud van infrastructuur. Hierbij maken wij gebruik van data, een slimme inzet van middelen en risicogestuurd beheer en onderhoud. Wij anticiperen daarbij op relevante maatschappelijke ontwikkelingen, zoals klimaatverandering en gebiedsontwikkeling. We hebben immers afgesproken dat onze provincie en dus ook onze infrastructuur in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. In deze aanpak geven wij prioriteit aan het kernnetwerk. Zo komen we stapsgewijs tot het gewenste infrastructuurnetwerk, tegen de laagste maatschappelijke (levenscyclus)kosten.

Wij trekken er tijd voor uit om tot het gewenste infrastructuurnetwerk te komen en werken hierbij nadrukkelijk samen met collega-overheden. Ook streven wij ernaar dat we alle provinciale infrastructuur uiterlijk in 2050, maar zoveel eerder als mogelijk, CO₂-neutraal en circulair aanleggen,



beheren en onderhouden. Concreet werken wij toe naar minimaal 55% CO₂-reductie in de periode tot en met 2024. Dit kan bijvoorbeeld door het energiegebruik van onze infrastructuur te verlagen, emissies te beperken en circulair (bijvoorbeeld modulair) te werken. Verder kijken we waar we ons infrastructuurnetwerk strategisch kunnen inzetten om bij te dragen aan de energietransitie en logistieke opgaven. Dit doen we bijvoorbeeld door ruimte te reserveren voor het verzwaren van het energienetwerk of een buizenetwerk te ontwikkelen of te faciliteren. Naar de mogelijkheden en risico's hierbij dient dan nader onderzoek te worden gedaan. Daarmee ontstaat er een steeds effectiever, efficiënter en geïntegreerder netwerk.

Wat zijn de doelen en mijlpalen?

We werken aan de volgende mijlpalen:

In 2023

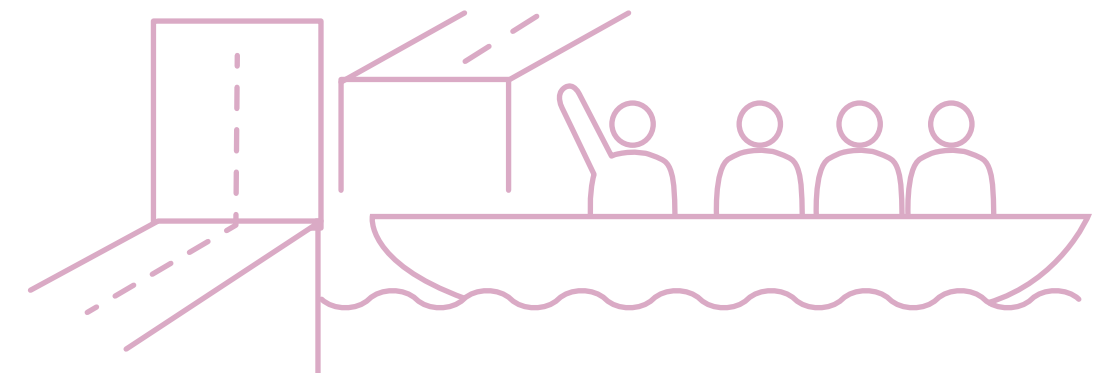
- Hebben wij samen met collega-overheden een goed beeld van het recreatieve vaarwegennetwerk, met de gewenste samenhang in voorzieningen, brugbedieningstijden en functionaliteit.

In 2024

- Leveren wij de verkenning naar de bereikbaarheid van de havengebonden bedrijventerreinen rondom de Stad Groningen en A7/N33 zone op.
- Is de verkenning van het project Ring West afgerond als integraal onderdeel van de verstedelijkingsopgave.

In 2025

- Leveren wij de verkenning op naar de verbindingen aan de westzijde van de provincie Groningen.
- Leveren wij de verkenning op naar de bereikbaarheidsopgaven aan oostzijde van de provincie (oa N33 noord, vaarwegen), waarbij de uitkomsten -uiteraard- afhankelijk zijn van de medewerking van het Rijk.
- Zijn de brugbedieningstijden en -systemen van het recreatieve vaarwegennetwerk -waar mogelijk- op elkaar afgestemd.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035	Doel 2050
Weginrichting	Percentage weglengte kernwegennet dat voldoet aan de kwaliteitseisen (gebaseerd op de CROW-richtlijnen)					100%
Vaarweginrichting	Percentage lengte kernvaarwegennet dat voldoet aan kwaliteitseisen					100%
Adequaat onderhoud	Onderhoudsachterstand van 7%-9% bij wegen (vlgs beleidskader beheer en onderhoud)	Bij een lager percentage is sprake van kapitaalvernietiging omdat te vroeg onderhoud wordt uitgevoerd	7-9%	7-9%	7-9%	7-9%
CO ₂ -neutrale infra	Percentage CO ₂ -reductie bij aanleg/beheer/onderhoud Hoe we aanleg, beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur verduurzamen	Bij nieuw-aanleg of onderhoud/vervanging	55% 100% van de provinciale projecten wordt aanbesteed met behulp van Ambtieweb		100%	100%
Emissieloos wagenpark	Eigen wagenpark provincie zero-emissie	Onderscheid tussen lichte voertuigen (<3500 kg) en zware voertuigen (>3500 kg)	2026: 80% van de lichte voertuigen	100% van de lichte voertuigen; Zoveel mogelijk ook de zware voertuigen		
Circulair bouwen	Percentage weglengte dat circulair is aangelegd	Bij nieuw-aanleg of onderhoud/vervanging				100%
Doorstroom bussen	Aantal wegvakken/-kruispunten op provinciale wegen waar bus vertraging oploopt		0	0	0	0

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035	Doel 2050
Geluid	Periodieke toetsing geluidemissies aan geluidproductieplafonds	Elke 5 jaar verplichte toetsing (ingangsdatum afhankelijk van Omgevingswet)				
Basis fietsnetwerk	Fietsverbindingen tussen kernen in de gehele provincie	De kwaliteit van het basis fietsnetwerk	Nog niet als percentage te benoemen, zoeken we uit	We hebben 3 ontbrekende schakels aangepakt	Het basis fietsnetwerk is op orde	
Doorfietsroutes	Hoogwaardige fietsverbindingen tussen stad Groningen en direct omliggende grote kernen	Aantal gerealiseerde fietsverbindingen. In 2021 zijn 6 routes gereed	Drie nieuwe doorfietsroutes zijn gerealiseerd	We werken aan de laatste 3 doorfietsroutes	Alle doorfietsroutes zijn gerealiseerd	
Hoofdfietsroutes	Hoogwaardige fietsverbindingen tussen grote kernen in de provincie	Aantal gerealiseerde fietsverbindingen	Eerste 2 routes gerealiseerd			
Fietsknoop-puntennetwerk	Netwerk van recreatieve fietsverbindingen in de hele provincie	Kwaliteit van het routenetwerk (uitgedrukt in 0-5 sterren, knooppunt- en LF-routes zoals gemeten door Fietsplatform)	Van 4,3 in 2019 naar 4,4	4,8	4,8	





Slimme en groene mobiliteit

Waar gaat het over?

Met *slimme mobiliteit* bedoelen we alles wat we kunnen doen om mobiliteit efficiënter te organiseren. Denk bijvoorbeeld aan slimme logistieke planning waarbij een vrachtwagen op de terugweg een lading mee kan nemen en niet leeg terugrijdt. Of aan goede reisplanners waarin je trein, bus, fiets, auto en lopen combineert in één reis. En ook nog eens makkelijk kunt boeken. Slimme mobiliteit gaat ook over technologie waarmee we in de toekomst nieuwe mogelijkheden hebben, zoals autonome voer-, vaar- en vliegtuigen.

Groene mobiliteit staat voor alles wat we kunnen doen om de negatieve effecten van mobiliteit te verminderen. Zoals CO₂-uitstoot, wat klimaatverandering veroorzaakt. Of stikstofuitstoot, waar de natuur en onze eigen gezondheid onder lijden. Ook gaat het over zaken als geluidsoverlast en de manier waarop we infrastructuur aanleggen.

Slimme en groene mobiliteit zijn nauw met elkaar verweven. Een vrachtwagen die niet leeg terugrijdt, vervangt een tweede vrachtwagen die anders de weg op had gemoeten. Een nieuw soort elektrische, stille vrachtfiets vervangt een grote bestelbus met uitlaat. Een goede reisplanner maakt het aantrekkelijker om de auto een keertje te laten staan. Het reisgedrag van mensen en bedrijven valt hier ook onder. Een slimme keuze om thuis te werken in plaats van op kantoor, is de groenste reiskeuze die je kunt maken. Op grotere schaal zorgen scholen, instellingen en bedrijven met slimme roosters voor groene mobiliteit voor veel mensen tegelijk.

Waarom werken we aan dit thema?

Met slimme en groene mobiliteit dragen we veel bij aan zorgeloze mobiliteit. Stille en schone voertuigen maken de leefomgeving prettiger. Slim gecombineerde ritjes van bezorgdiensten maken het niet alleen rustiger en veiliger in de wijk, ze bieden het bedrijfsleven ook grote voordelen. Een goede reisplanner, waar ook ouderen en mindervaliden goed mee overweg kunnen, zorgt dat meer mensen mee kunnen doen aan de samenleving. Slimme en groene oplossingen die in Groningen werken, zijn bruikbaar in heel Nederland én daarbuiten. Dit laten we bijvoorbeeld al zien met waterstoffreinen en autonome voertuigen. Slimme en groene mobiliteit is gezonder en maakt de provincie aantrekkelijker voor bezoekers. En elke slimme en groene oplossing is eigenlijk altijd een

goede stap op weg naar zero-emissie-mobiliteit. Slimme mobiliteit helpt ook voor veiliger verkeer. Want elk voertuig dat niet de weg op hoeft, zorgt voor ruimte op straat en minder ongelukken. Bovendien is bij meer dan 90% van de ongevallen de mens de oorzaak. Autonoom vervoer kan helpen ongelukken te voorkomen.

Tot slot draagt slimme en groene mobiliteit bij aan een toekomstbestendige economie in Groningen. De koppeling met opleidingen en innovatie stimuleert de kenniseconomie en maakt Groningen een aantrekkelijke vestigingsplaats. Autonome technologie helpt om het openbaar vervoer betaalbaar te houden. Bovendien kan het in de toekomst het personeelstekort, als gevolg van vergrijzing, helpen opvangen. En slimme gedragsveranderingen, zoals het slim roosteren van scholen waarbij iedere school andere starttijden heeft, dempen de drukte in de spits. Hierdoor hoeven we minder dure infrastructurele ingrepen te doen.

Hoe pakt de provincie het aan?

Slimme en groene mobiliteit is geen keuze of luxe. Het is logisch en pure noodzaak dat je goed zorgt voor natuur en milieu, omdat je daarmee ook goed zorgt voor mens en maatschappij. Bij alles wat we doen en investeren, stellen we de vraag: is het zorgeloos, is het slim en groen? Alleen dan kunnen we verder.

Er zijn drie manieren waarop we slimme en groene mobiliteit stimuleren:

Eigen huis op orde

Wij zorgen ervoor dat bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid alle opdrachtverleningen, concessies, ons inkoopbeleid en keuzes slim en groen zijn. Dit doen we door bij aanbestedingen duidelijke kwaliteitseisen op te nemen. Ook passen we de gunningscriteria aan voor deze aanbestedingen, zodat het voor opdrachtnemers loont om slimme en groene oplossingen aan te bieden. Hierbij zijn wij als organisatie een eerste gebruiker en aanjager waarbij we vanuit de grondslagen van duurzame grond, weg en waterbouw onze voorbeeldrol invullen. Bijvoorbeeld door alle voertuigen en machines die de provincie zelf heeft zero-emissie te maken.



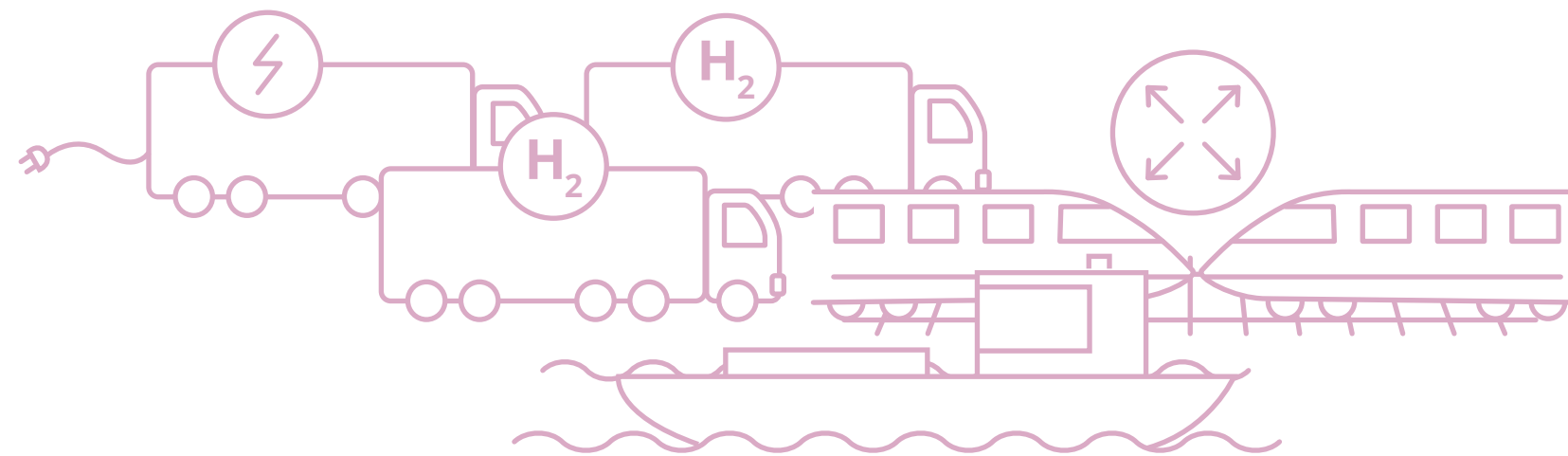
Groningen als living lab en aanjager voor slimme en groene mobiliteit

We blijven vooroplopen in het ontwikkelen van nieuwe slimme en groene mobiliteit. Wij zijn niet alleen eerste gebruiker en aanjager als het gaat om ons eigen huis. Maar we stimuleren bijvoorbeeld ook de waterstofeconomie door zelf met waterstoftreinen te rijden. Onze koploperspositie binnen slimme en groene mobiliteit behouden wij onder andere door actief deel te blijven nemen in Hive.Mobililty, het netwerk van overheden, kennisinstellingen en bedrijven. Waar innovaties centraal staan, zoals waterstof, autonome voertuigen, Mobility as a Service, of juist gedragsveranderingen die onze mobiliteit verduurzamen of verslimmen. Met de samenwerkende bedrijven, overheden en organisaties in Groningen Bereikbaar richten we ons op de ontwikkeling en doorvoering van 'zachtere' maatregelen, zoals ander reisgedrag stimuleren. We bedenken slimme oplossingen voor het onderwijs en bedrijven om slim om te gaan met ruimte en drukte. Hiervoor gaan wij samenwerkingen aan en spreken wij het bedrijfsleven of onderwijsorganisaties actief aan. Met slimme oplossingen kunnen zij tijdens de spits de knelpunten op de weg en in bussen en treinen verminderen. We zijn er goed in om hiervoor geld en partners te vinden in Nederland én daarbuiten. En we zorgen ervoor dat we nieuwe ideeën die goed werken zo snel mogelijk toepassen in de praktijk.

Een slim en groen Regionaal Mobiliteitsplan met investeringsagenda

De provincie onderschrijft de doelen die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord. Met slimme en groene mobiliteitsoplossingen dragen wij ons steentje bij aan CO₂-reductie. Alle provincies hebben het Klimaatakkoord ondertekend. Daarmee hebben ze ook toegezegd te zorgen voor een Regionaal Mobiliteitsplan voor hun regio. In een Regionaal Mobiliteitsplan spreken gemeenten, provincies en Rijk samen af welke maatregelen zij in een bepaalde regio nemen om de CO₂-uitstoot van mobiliteit omlaag te brengen. Daarvoor is een brede samenwerkingsagenda nodig gericht op CO₂-reductie, met een bijbehorende gezamenlijke investeringsagenda.

De provincie Groningen is hiervoor de aanjager in onze regio. Wij proberen de gezamenlijke ambities zo hoog mogelijk te krijgen en werken aan betrokkenheid van lokale overheden, bedrijven en organisaties. Het kan gaan om plannen voor de ontwikkeling van de laadinfrastructuur, maar bijvoorbeeld ook over afspraken met gemeentes over het stimuleren van fietsgebruik. Zo kunnen we in Groningen als eerste de slimste en groenste mobiliteit van Europa hebben.



Wat zijn de doelen en mijlpalen?

In 2022:

- Schrijven we bij al onze aanbestedingen in de markt voor dat de CO₂-arme brandstof HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) de norm is en dat deze brandstof uit eigen regio komt. Tenzij er volledig zero-emissie-mogelijkheden zijn, dan schrijven we die voor.
- Zorgen we dat CO₂-reductie circulair bouwen, waarbij zoveel mogelijk materialen hergebruikt worden, centraal staan in alle infrastructuurprojecten. In alle projectopdrachten is daarom duidelijk zichtbaar dat we de methoden Ambitiweb, de CO₂-prestatieladder en Milieukostenindicator (MKI) toepassen.
- Opent het Hive.Mobility Center voor het eerst haar deuren. Daarmee heeft Groningen een perfecte plek om steeds beter en sneller samen te werken aan slimme en groene mobiliteit. In 2024 is ook het Experience Center gereed, hier worden mobiliteitsprojecten van de verschillende partners van Hive.Mobility ter inspiratie getoond, gepromoot en is iedereen welkom om de mobiliteit van de toekomst te beleven.
- Komen we samen met de Groninger gemeenten met versie één van het Regionaal Mobiliteitsplan voor slimme en groene mobiliteit. Hierin pakken we samen de mobiliteitsoplossingen op om de CO₂-uitstoot van mobiliteit omlaag te brengen.

In 2025

- Stelt de gemeente Groningen naar verwachting een zero-emissie-zone in de binnenstad in, met steun van de provincie.
- Zien we dat elektrische auto's en laadpunten in snel tempo een normaal onderdeel worden in het straatbeeld. De mogelijkheden om elektrisch te laden vormen geen belemmering om te kiezen voor elektrisch vervoer. Het aantal openbare laadpunten dat we samen met gemeenten realiseren, stemmen we af op hoe de laadbehoefte van mensen ontwikkelt.
- Is publieke mobiliteit voor steeds meer Groningers een bruikbare en zorgeloze reisvorm.
- Beginnen we in het buitengebied met de eerste reguliere verbindingen met autonome voertuigen op de weg. Reizigers in het buitengebied naar dorpen maken gebruik van de hubs.
- Kunnen processen op de busremises autonoom worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld wassen en voorrijden.
- Zetten we de eerste autonoom rijdende treinen in de reguliere dienstregeling in.
- Starten in Groningen de eerste commerciële bezorgdiensten met drones door de lucht.

In 2030:

- Hebben we samen met de sector gezorgd voor 100% zero-emissie bouwverkeer.
- Beginnen we met autonome voertuigen ook naar de rand van grootstedelijk gebied te rijden, vanaf hubs naar de rand van grotere kernen.
- Zijn elektrische auto's niet alleen een goed reismiddel, maar ook een accu voor je huis. Openbare laadpunten in Groningen zijn daarvoor geschikt gemaakt.

In 2035:

- Zijn autonome voertuigen over de weg ook geschikt voor in drukke stedelijke centra.
- Is mobiliteit volledig zero-emissie in de provincie Groningen.

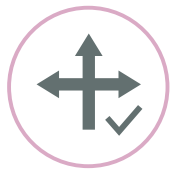
In 2050:

- Is alle mobiliteit in Groningen volledig CO₂-neutraal en zijn alle infrastructurele projecten 100% circulair.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Zero-emissie voertuigen	Aandeel zero-emissie voertuigen in de vloot treinen en bussen van onze OV-concessies		100% van de nieuw instromende voertuigen is zero-emissie	100% van de busvloot is zero-emissie 100% zero-emissie aankoop van treinen bij vervanging	
Autonome mobiliteit	Hoe we autonome voertuigen laten instromen in de OV-concessies		1 pilot met autonome processen in busremises. 1 autonome treindienst opgenomen in de dienstregeling	Op drie plekken rijden autonome voertuigen van dorpskernen naar hubs	Nieuwe treinconcessie start met volledig autonome treinen De eerste autonome voertuigen rijden in stedelijke centra
Beschikbaarheid laadpunten voor elektrisch rijden	Tevredenheid elektrische rijders over beschikbare openbare laadinfrastructuur	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van openbare laadinfrastructuur	Streefcijfer 7,5 minstens	Streefcijfer 7,5 minstens	Streefcijfer 7,5 minstens
Laadpunten elektrisch rijden geschikt voor teruglevering aan het elektriciteitsnet	Percentage van de openbare laadpunten, dat geschikt is voor het bufferen of terugleveren van elektriciteit	Van toepassing op laadinfrastructuur waarvoor de provincie (mede) opdrachtgever van is (bijvoorbeeld via een aanbesteding)		Tenminste 50%	
Inwonertevredenheid over publieke mobiliteit	Het aandeel inwoners dat publieke mobiliteit als duurzame en bruikbare reismogelijkheid ziet	Deze nieuwe indicator ontwikkelen we in 2022 samen met het OV-bureau Groningen-Drenthe	Streefwaarde bepalen we in 2022	Streefwaarde bepalen we in 2022	Streefwaarde bepalen we in 2022



Verkeersveiligheid

Waar gaat het over?

Veilig verkeer is, net als slimme en groene mobiliteit, een harde randvoorwaarde bij alles wat we doen met mobiliteit. Met goede verkeersveiligheid daalt het aantal ongelukken in het verkeer. Daarmee daalt ook het aantal verkeersslachtoffers. Tenslotte wil iedereen 's avonds weer veilig thuiskomen. Daarom stellen we de vraag bij alles wat we doen en investeren: is het zorgeloos, is het veilig? Alleen dan kunnen we verder.

Waarom werken we aan dit thema?

Goede verkeersveiligheid zorgt natuurlijk vooral dat iedereen veilig mee kan doen in het verkeer en veilig weer thuiskomt. Dat maakt de leefomgeving aantrekkelijker om te werken en te leven. En ouderen stappen makkelijker op de fiets. Zo kunnen ze blijven deelnemen aan de samenleving én blijven ze langer gezond. Goede en veilige fietsvoorzieningen maken van Groningen een gastvrije en aantrekkelijke provincie voor toeristen en bezoekers. En kinderen die van jongs af aan zelfstandig naar school fietsen via veilige routes, pakken op latere leeftijd ook vaker de fiets.

Hoe pakt de provincie het aan?

We werken op meerdere manieren aan verkeersveiligheid. Het grootste deel daarvan is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een landelijke leidraad, die is opgesteld door het Rijk in samenwerking met de provincies en gemeenten. Hierin is afgesproken om binnen negen kansrijke thema's maatregelen te treffen en daarbij in te zetten op een sterke regionale samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. In onze provincie werken we volgens het '3E principe'. Dat betekent dat we de verkeersveiligheid verbeteren door in te zetten op Engineering, Education & Enforcement (Infrastructuur, Educatie en Handhaving). Ten opzichte van eerder verkeersveiligheidsbeleid is dit een accentverschuiving: van een infrastructuurgerichte aanpak naar een forse inzet op de andere twee E's (educatie en handhaving). Verkeersonveiligheid wordt namelijk ook in hoge mate beïnvloed door het gebruik van alcohol en drugs, afleiding in het verkeer en ongepast snelheidsgedrag. Daarnaast vraagt het grote aantal ernstig verkeersgewonden op de fiets extra aandacht. Bovendien zijn er speciale leeftijdsgroepen die de volle aandacht vragen, bijvoorbeeld de oudere verkeersdeelnemers (de 70-plussers).

De SPV-thema's zijn als volgt ingedeeld:

De drie E's	Hoofdgroep SPV	Negen thema's SPV
Infrastructuur	Verkeerssysteem en voertuig	Veilige infrastructuur
		Heterogeniteit in het verkeer
		Technologische ontwikkelingen
Infrastructuur /Educatie	Specifieke risicogroepen en modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers
		Onervaren verkeersdeelnemers
Educatie /Handhaving	Individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag	Rijden onder invloed
		Snelheid(gedrag) in het verkeer
		Afleiding in het verkeer
		Verkeersovertreders

Als we de thema's vertalen naar onze provincie ziet dat er op hoofdlijnen als volgt uit:

1. Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden kan ongevallen voorkomen of de gevolgen van een ongeval minder ernstig maken. We richten de Groningen fietspaden en wegen zoveel mogelijk vergevingsgezind in conform de richtlijnen uit het landelijke Duurzaam Veilig programma. Dit betekent dat de fietspaden zo ingericht worden dat schade aan mensen of goederen zoveel mogelijk wordt voorkomen of ingeperkt. We liften hiervoor zoveel mogelijk mee met de Beheer & Onderhoud-agenda, zodat groot onderhoud benut kan worden om de inrichting veiliger te maken

2. Heterogeniteit in het verkeer

We denken goed na over de verschillende soorten verkeersdeelnemers die tegelijk gebruik maken van hetzelfde stukje weg of fietspad. Auto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen, verschillende soorten fietsers en



brommers kunnen bijvoorbeeld prima gebruikmaken van dezelfde weg, mits de weg daar op ingericht is. In Groningen richten we ons op de aanleg en verbreding van vrijliggende fietspaden. Ook verbeteren we routes voor landbouwverkeer.

3. Technologische ontwikkelingen

We verwachten de komende tien jaar veel veranderingen, bijvoorbeeld kleine elektrische voertuigen, meer fietsen met een lage instap en auto's die zelf ingrijpen om aanrijdingen te voorkómen. Door deze ontwikkelingen verandert de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. In het thema Slimme en Groene Mobiliteit beschrijven we hoe we dit soort innovaties ondersteunen in Groningen. Met subsidies stimuleren we de markt om kansrijke innovaties in de praktijk te brengen.

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Sommige verkeersdeelnemers zijn kwetsbaarder dan anderen. Denk bijvoorbeeld aan een kind dat leert fietsen ten opzichte van iemand in een stevige SUV. Of oudere verkeersdeelnemers die, zo bleek uit het onderzoek met het UMCG, soms eenvoudig ongelukkig ten val komen maar lang moeten herstellen van letsel. Het doel is om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen tegen zichzelf en anderen. Zoals genoemd bij 'heterogeniteit in het verkeer', zorgen we voor vrijliggende fietspaden met voldoende ruimte en verbeteren we de routes voor landbouwverkeer. Maar we kijken ook of we de fietspaden zo kunnen inrichten dat we specifiek rekening houden met de oudere fietser. Met educatie en voorlichting richten we ons op het voorkomen van ongevallen bij de specifieke doelgroepen.

5. Onervaren verkeersdeelnemers

Onervarenheid is een zeer brede term en omvat ook onwetendheid of onbekendheid wanneer dit leidt tot risicovolle keuzes of beslissingen. Denk bijvoorbeeld aan de dode hoek van vrachtwagens en landbouwvoertuigen. In Groningen zorgen we met voorlichting en educatiecampagnes dat onervaren verkeersdeelnemers meer bekwaam deel kunnen nemen aan het verkeer. Zo brengen we jonge landbouwers en schoolkinderen met elkaar in contact om van elkaar te leren. Hierdoor gaan tractorbestuurders en fietsende kinderen voorzichtiger met elkaar om en geven zij elkaar meer ruimte. En we ontwikkelen onderwijsprogramma's om schoolkinderen zelfverzekerd, veilig en goed verlicht op de fiets te laten stappen. Hiermee gaan we onverminderd door. Maar ook zetten we via gerichte campagnes en educatie in op de jonge automobilisten. Een terugkerend probleem in onze provincie

is het aantal eenzijdige ongelukken met letsel waarbij het aandeel jonge automobilisten hoog is.

6. Rijden onder invloed

Door het gebruik van alcohol en drugs gaan mensen zich onveilig gedragen in het verkeer. Het doel is significant minder middelengebruik in het verkeer in 2030. In Groningen willen we in overleg met de politie ook meer inzetten op handhaving. Daarnaast gaan we door met gerichte voorlichtings- en educatiecampagnes.

7. Snelheid in het verkeer

Te hard rijden is vaak de reden van het ontstaan van een ongeval. Dit gebeurt bewust en onbewust. In dit thema ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet zodat er significant minder slachtoffers door te snel rijden zijn. De provincie mag zelf geen snelheidscontroles uitvoeren en hardrijders beboeten. In Groningen zetten we in op betere, gerichte en meer handhaving door de politie. Daarnaast zorgen we dat de inrichting van wegen en de geldende maximum snelheid goed bij elkaar passen. Met andere woorden: de infrastructuur nodigt niet uit om harder te rijden dan is toegestaan.

8. Afleiding in het verkeer

Door technologie en sociale media raken we steeds vaker afgeleid van de rijtaak: alert en ontspannen aan het verkeer deelnemen. Met alle risico's op ongelukken die daarbij horen. In Groningen zorgen we dat de directe omgeving van de weg niet afleidt en voeren we campagnes omdat afleiding taboe moet zijn in het verkeer.

9. Verkeersovertreders

Een klein deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen en brengt daarmee anderen in gevaar. Zij redeneren vaak vanuit hun eigen situatie en schatten anders in wat veilig gedrag is. Bovendien hebben ze daarbij onvoldoende oog voor andere verkeersdeelnemers. In Groningen pakken we dit gedrag aan met gerichte campagnes.



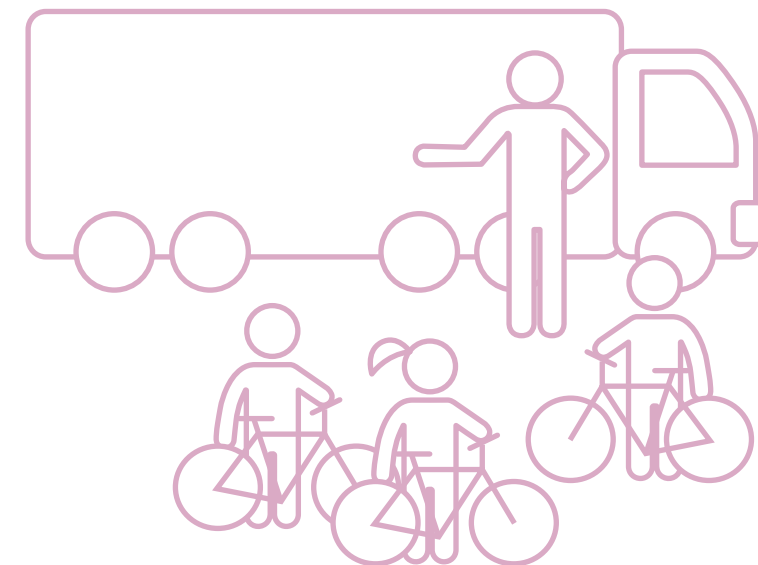
Wat zijn de doelen en mijlpalen?

In 2023:

- Is de Regionale Uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2021-2024 (onderdeel van het uitvoeringsprogramma mobiliteit) een goed eind op streek. De gewenste voortgang wordt in het Verkeers- en Vervoersberaad (VVB) door gemeenten en provincies samen bepaald en bewaakt.
- Hebben we met scholen, onderwijsinstellingen en gemeenten een gezamenlijke agenda opgesteld om verkeersveiligheid te verbeteren rond scholen en langs schoolroutes.

In 2025:

- Evalueren we samen met gemeenten, het Rijk en andere provincies de Regionale Uitvoeringsagenda SPV en stellen we het bij waar nodig. Bij het actualiseren van de uitvoeringsagenda mobiliteit nemen we ook de Regionale Uitvoeringsagenda SPV mee voor de periode 2025-2030. Dat doen we op basis van een geactualiseerde risico-analyse. Zo kunnen we laten zien hoe de risico's zich hebben ontwikkeld.



Indicatoren

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2050
Aantal ongevallen/ slachtoffers			100% van de nieuw instromende voertuigen is zero-emissie	100% van de busvloot is zero-emissie 100% zero-emissie aankoop van treinen bij vervanging	
Deelname programma's:					
• doortrappen	Uitvoeren van het fiets verkeersveiligheidsprogramma Doortrappen voor Senioren		20% van alle 65 plussers		
• verkeerseducatie • lesprogramma's	Verzorgen van verkeerseducatie-activiteiten op basisscholen en scholen van voortgezet onderwijs; Voor de doelgroep basisscholen (4 t/m 12 jaar). Te denken valt hierbij aan lessen: over de dode hoek bij vrachtwagens, over omgaan met landbouwverkeer en smartphone gebruik. Bij de scholen van voortgezet onderwijs (12 t/m 16 jaar) gaat het (onder andere) om lessen over veilig uitgaan en drank/drugs in het verkeer en (groeps)gedrag in het verkeer.	Van toepassing op laadinfrastructuur waarvoor de provincie (mede) opdrachtgever van is (bijvoorbeeld via een aanbesteding)		80% basisscholen, minimaal 4 activiteiten 50% voortgezet onderwijs, minimaal 2 activiteiten	95% basisscholen, minimaal 4 activiteiten 75% voortgezet onderwijs, minimaal 2 activiteiten
• project verkeersveilige schoolomgeving	Samen met scholen en ouders werken aan een verkeersveilige schoolomgeving			100 scholen	
• (communi- catieve) verkeersveilig- heidsaanpak	Aandacht voor gedrag, heterogeniteit, snelheidsverschillen op school-fietsroutes. En gedrag op wegen.			20 schoolroutes + 20 wegen	

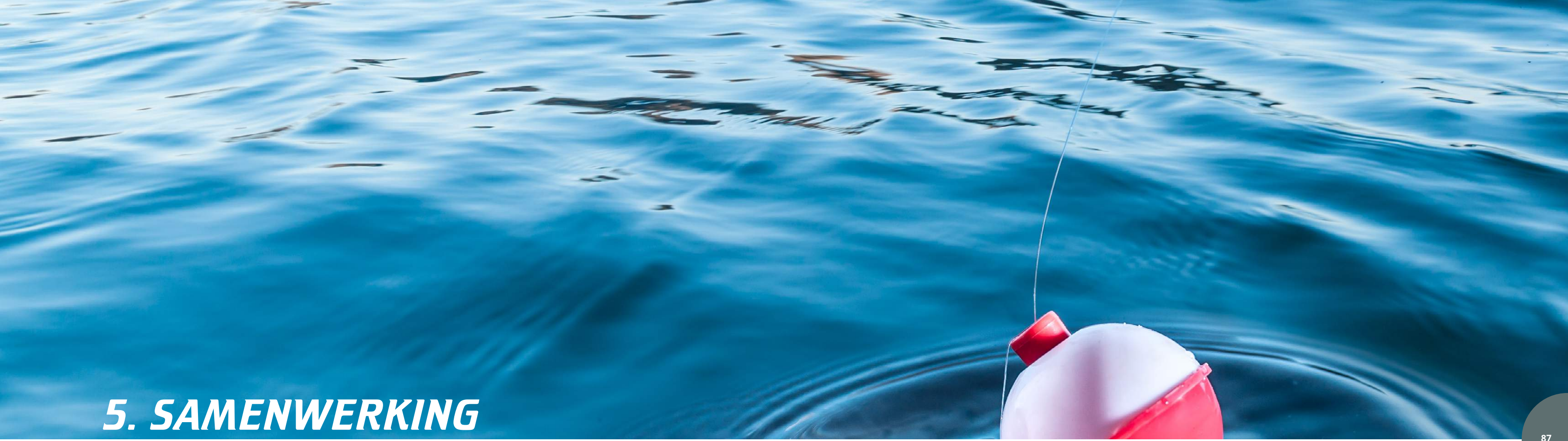


Inrichting duurzaam veilig	Percentage dat zoveel mogelijk is ingericht volgens richtlijnen duurzaam veilig			20% provinciale wegen 30% provinciale fietspaden	75% provinciale wegen 90% provinciale fietspaden
Menging langzaam verkeer en zwaar verkeer	Percentage wegen zo ingericht dat er geen menging meer is			50% provinciale wegen	80% provinciale wegen
Alcoholgebruik		Ten opzichte van 2020		-50%	-90%
Snelheids-overtredingen		Ten opzichte van 2020		-50%	-90%



5. SAMENWERKING EN FINANCIËLE KADERS





5. **SAMENWERKING** **EN FINANCIËLE KADERS**

Hoe we samenwerken met anderen

Als provincie zijn we niet de enige die met zorgeloze mobiliteit brede welvaart wil creëren. En we weten één ding zeker: we kunnen het niet alleen. Daarom ontwikkelen we onszelf steeds meer tot een kampioen in samenwerken. Samen met andere overheden, bedrijven, organisaties en alle Groningers.

In het complexe samenspel van opgaven, oplossingsrichtingen, thema's, beleidsdomeinen, bevoegdheden, bedrijven en belanghebbenden, spant de provincie zich in voor een duidelijke lijn. Want hoewel we allemaal in grote lijnen dezelfde kant op willen én elkaar nodig hebben, gaat samenwerking niet automatisch. We moeten met elkaar meebewegen. Tegelijkertijd moeten we de samenwerking doelgericht organiseren en knopen doorhakken.

We organiseren relevante overlegtafels

Vanuit de zes mobiliteitsthema's onderhouden we onze reguliere werkoverleggen en contacten met de bekende stakeholders, zoals het verkeer- en vervoerberaad (VVB) met de gemeenten. Deze overleggen functioneren goed en blijven bestaan.

Daarnaast zorgen we voor overlegtafels over de acht opgaven. Daarvoor sluiten we aan bij bestaande tafels of we richten we ze op. Aan een tafel kunnen we informerende gesprekken voeren, maar ook bindende afspraken maken met elkaar. Een tafel kan net zo goed een jaarlijks congres zijn, een wekelijkse bijeenkomst of alles wat daar tussenin zit. De leidraad is de opgave: wat is er nodig en mogelijk, wie doet mee? Zo kunnen we samen werken aan zorgeloze mobiliteit en brede welvaart.



De aard van de opgaven (zie hoofdstuk 3) is breder dan mobiliteit, dus door de tafels hier op te richten ontstaan verrassende combinaties van belanghebbenden en partners. Door die combinatie van belanghebbenden en partners in de verschillende tafels komen we tot verfrissende en vernieuwende inzichten. Bovendien leidt dit ertoe dat meer belanghebbenden en partners zich betrokken voelen bij beleid én uitvoering.

Naast de tafels over de acht opgaven uit hoofdstuk 3, organiseren we gebiedsgerichte tafels. Hierbij richten we ons op een specifiek gebied. Bijvoorbeeld de campusontwikkeling in Appingedam of de havens van Delfzijl. Ook gaan we om tafel over bepaalde ontwikkelopgaven. Dit kunnen opgaven zijn als woningbouw of het realiseren van zero-emissie logistiek en goederenvervoer.

Alle deelnemers aan een tafel zijn gelijkwaardige partners. Alle deelnemers werken samen aan zorgeloze mobiliteit en brede welvaart. Dit doen ze elk vanuit onze eigen kracht en rol. De provincie *zelf* is daarmee ook gelijkwaardig aan de andere deelnemers. Tegelijkertijd beseffen we dat we niet *gelijk* zijn. Als overheid hebben we immers een bijzondere positie, met bijbehorende bevoegdheden, rechten én (morele) plichten. Als provincie zetten we zelf tafels op, maar we kunnen net zo goed aansluiten bij een initiatief van anderen. Omdat we alle deelnemers als gelijkwaardig zien, beschouwen we onszelf niet als eigenaar van een tafel. Dat neemt niet weg dat we een leidende rol kunnen pakken, als we daarmee onze doelen bereiken.

We werken aan steeds beter omgevingsmanagement

De omgeving wordt steeds mondiger en dat vraagt van ons meer aandacht voor de omgeving. Inwoners weten steeds beter wat er speelt en willen invloed hebben op wat er gebeurt in hun (directe) omgeving. Goed omgevingsmanagement helpt ons om het vertrouwen te versterken. Omgevingsmanagement is een verzamelterm voor alles wat we doen om pro-actief te praten met omwonenden en belanghebbenden. Bijvoorbeeld bij projecten die invloed hebben op hun leven, werk of leefomgeving. Daarmee laten we als overheid zien dat we luisteren en iets doen met de inbreng van omwonenden en belanghebbenden. Het is belangrijk dat alle belanghebbenden (inwoners, bedrijven, organisaties) vertrouwen hebben in de provincie Groningen. We zijn immers een democratische overheid en staan in dienst van de samenleving.

Voorheen voerden we één duidelijk afgebakend infrastructuurproject uit. Bijvoorbeeld een weg verbreden of een viaduct maken. Tegenwoordig pakken we beheer van infrastructuur integraal aan. We kijken bijvoorbeeld naar de inpassing van een fietspad in de hele omgeving. Of we passen bij regulier onderhoud meteen de laatste eisen op gebied van verkeersveiligheid toe. Dit doen we om meerdere redenen. Zo kan het kosten besparen om twee klussen tegelijk op te pakken: als de schop toch de grond in gaat, dan meteen goed, zodat de infrastructuur langer meegaat. Denk aan het aanleggen van een extra fietstunnel als een provinciale weg toch tijdelijk dicht moet voor onderhoud. Een andere reden: de maatschappelijke opgaven waarvoor we staan, vragen om een integrale aanpak. Bijvoorbeeld bij het bouwen van nieuwe woonwijken. Dit kan aanleiding zijn om - vaak samen met de betreffende gemeente - de bereikbaarheid van een heel gebied opnieuw te bekijken.

Met goed omgevingsmanagement zorgen we dat we vooraf goed op de hoogte zijn van alle opgaven die spelen rond een project. We geven omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid om mee te denken over hun eigen leefomgeving. En we zorgen dat omwonenden zo min mogelijk overlast ervaren van werkzaamheden.

Een succesvol participatietraject vraagt in ieder geval om:

- Zorgvuldigheid: we informeren open over inhoud, voortgang en proces en dat doen we in één keer goed.
- Tijdig: bijeenkomsten en activiteiten vinden plaats op het moment dat invloed mogelijk is.
- Verwachtingenmanagement: we maken heldere afspraken over de mate van invloed die omwonenden en belanghebbenden hebben. Omwonenden en belanghebbenden kunnen erop vertrouwen dat we onze afspraken nakomen.
- Communicatie: we zorgen dat we goed zijn in participatietrajecten en omgevingsmanagement. Daarvoor ontwikkelen we de benodigde houding, competenties en kennis.
- Vertrouwelijk: we maken heldere afspraken over het delen van informatie gedurende het project.



In de praktijk betekent dit dat we per project en per opgave een combinatie inzetten van participatievormen. Hierbij kijken we naar eerder behaalde successen zoals:

- Intensief in gesprek gaan met direct betrokkenen tijdens keukentafelgesprekken.
- Burgerinitiatieven, waar relevant, zoveel mogelijk volwaardig meenemen in de (voor) verkenning van een project.
- Hierbij zorgen we ervoor dat onze aanpak binnen het omgevingsmanagement passend is bij de mate waarmee een belanghebbende geraakt wordt door ons handelen.
- Personen en organisaties wijzen op de mogelijkheid om met de provincie in gesprek te gaan, bijvoorbeeld het wekelijkse open spreekuur met de gedeputeerden.

Om participatie zo goed mogelijk in te zetten, hebben wij een participatieleidraad ontwikkeld. Deze leidraad vormt de basis voor ons provinciale participatiebeleid. Het helpt ons om goede gesprekken te voeren met de omgeving bij opgaven en processen. De provincie heeft een team specialisten voor omgevingsmanagement, participatie en communicatie in huis, dat zich met behulp van de participatieleidraad steeds verder ontwikkelt. Zij vormen gezamenlijk een lerende organisatie door het uitwisselen van kennis en ervaring. We zorgen er ook voor dat projecten van de provincie voldoende tijd en geld meekrijgen om participatietrajecten uit te voeren. Zo worden we steeds beter in het betrekken van omwonenden en belanghebbenden.

Financiële kaders

De afgelopen tien tot vijftien jaar hebben wij voor de realisatie van mobiliteits-maatregelen gewerkt met een Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), het Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijngelden (RSP) en afzonderlijke uitvoeringsprogramma’s voor bijvoorbeeld fiets en verkeersveiligheid. Elk met zijn eigen budget. Daarnaast is er nog sprake van de Decentrale uitkering Verkeer en Vervoer (DuVV) via het Provinciefonds. Hieruit betalen wij bijvoorbeeld de bus- en treinconcessies. Mobiliteitsmaatregelen vallen vaak onder meerdere programma’s en kunnen dus ook vanuit meerdere budgetten gefinancierd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor beheer en onderhoud: de middelen zijn gebaseerd op het vervangen of behouden van de bestaande situatie, terwijl dit niet altijd de meest kosteneffectieve oplossing is op de langere termijn. Door aan de voorkant meer te investeren, kun je beheer en onderhoudskosten over een langere periode verlagen. Door bijvoorbeeld te innoveren met materialen die duurder zijn in aanschaf, maar een langere levensduur hebben. Ditzelfde speelt ook bij zogenaamde koppelkansen. Bij de

vervanging van bestaande infrastructuur willen wij graag wensen vanuit de omgeving meenemen. Net als nieuwe inzichten, bijvoorbeeld op het gebied van het openbaar vervoer of fiets- of verkeersveiligheid. Bovendien zien we dat naast investeringen in harde infrastructuur ook vaker sprake is van niet-infrastructurele maatregelen, zoals de inkoop van diensten of gedragsbeïnvloeding die bijvoorbeeld zorgen voor minder drukte op de weg, waardoor een infrastructurale ingreep niet meer nodig is.

- Tegen deze achtergrond willen we de financiële middelen voor mobiliteit bundelen in een Regionaal Mobiliteitsfonds. Dit kunnen we inzetten voor:
- De ontwikkeling en instandhouding van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem (mobiliteit centraal, niet de infrastructuur/modaliteit).
 - de mobiliteitsopgave inclusief de daaraan verbonden aspecten van duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid en sociale inclusie.

In het Regionaal Mobiliteitsfonds bundelen we middelen met betrekking tot mobiliteit. In de begroting zijn, op diverse plekken, daarvoor al middelen bestemd. In onderstaande tabel hebben wij een aantal voorbeelden van bestaande budgetten opgenomen.

Bedragen x 1 mln.	Jaarlijks budget	Eenmalig bedrag	Opmerkingen
Middelen Beheer en Onderhoud	15,3		Huidig programma loopt t/m 2024
OV-concessie trein en bus	57,0		
Verkeersveiligheid	0,9		
Fietsstrategie		28,0	80% investeringen, 20% exploitatieprojecten
Budget Ringsparen	1,3	59,2	
Nieuwe MIT		80,0	Gaat om investeringen op afschrijving

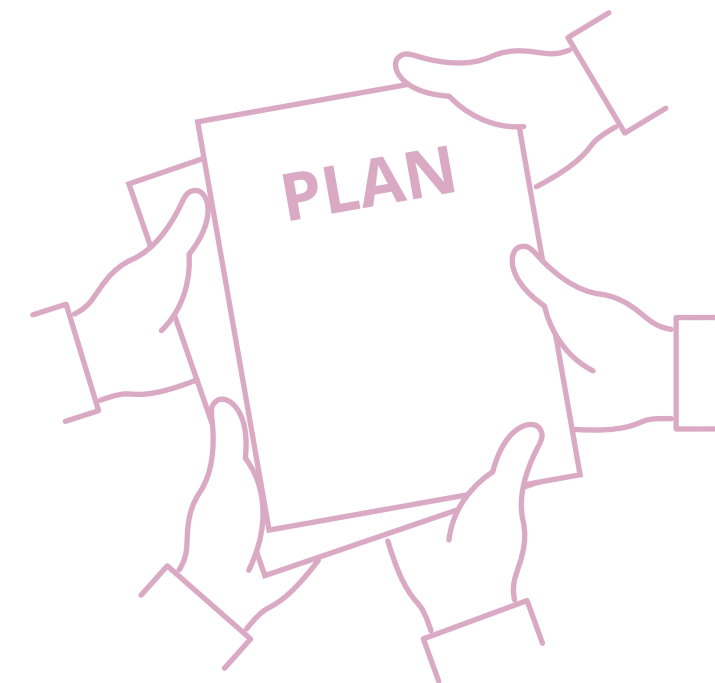
Tabel: Voorbeelden van budgetten die ondergebracht worden in het Regionaal Mobiliteitsfonds

De aanpak binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds is het centraal stellen van de opgave op een bepaalde plek of in een bepaald gebied.

Hieruit kijken we hoe vanuit de verschillende thema's, zoals duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid, deze opgave opgepakt wordt en met wie we daarbij samenwerken. Deze aanpak betekent ook dat we met het Regionaal Mobiliteitsfonds niet alleen infrastructuur financieren, maar ook niet-infrastructurele maatregelen waarmee we bijvoorbeeld gedrag beïnvloeden. Bij het berekenen van deze kosten gaan we uit van de gehele levens- of gebruiksduur.

Het Regionaal Mobiliteitsfonds draagt bij aan rust en stabiliteit rondom meerjarige beleidsprogramma's en uitvoering van wettelijke taken zoals het beheer en onderhoud van wegen en OV-concessies. Daarnaast kunnen we, met deze integrale aanpak waarbij de mobiliteitsopgave centraal staat, makkelijker inspelen op nieuwe ontwikkelingen binnen de betreffende opgave. Het draagt dus bij aan de flexibiliteit en de realisatiekracht.

In de Begroting 2022 hebben wij aangegeven dat de uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsfonds onderdeel zal zijn van de kaderstellende nota reserves en voorzieningen. Deze nota wordt in het voorjaar van 2022 aan Provinciale Staten aangeboden. Vanaf de Najaarsmonitor 2022 werken we met de nieuwe indicatoren. Daarbij sluiten we aan op de contouren van dit Programma Mobiliteit en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma dat we nog gaan opstellen.



BIJLAGE 1.

TERMEN EN BEGRIPPEN



Bijlage I: termen en begrippen

Zowel bij de opgaven als de thema's komen termen en begrippen langs, die we hier alvast toelichten.

- **Publieke mobiliteit:** het geheel van vervoersvormen om van A naar B te komen, waar je geen eigen voertuig voor nodig hebt. Dit gaat dus verder dan openbaar vervoer en omvat bijvoorbeeld ook de hubtaxi of deelauto's en -fietsen. Kenmerkend is dat het gaat om vervoersvormen die worden georganiseerd, gecoördineerd en/of waarvoor een vergunning/concessie is verleend door één of meerdere overheidspartijen.
- **Deelmobiliteit:** voertuigen die je niet zelf bezit, maar wel zelf bestuurt. Denk aan een deelauto, een deelscooter of een deelfiets.
- **OV-concessie, busconcessie, concessieverlening:** In Nederland organiseren de provincies en vervoersregio's het regionale openbaar vervoer (bus, metro, tram en regionale treinen). Dat doen ze door concessies te verlenen aan vervoersbedrijven (bijvoorbeeld Arriva en Qbuzz). Een concessie geeft deze bedrijven het recht om in een bepaalde periode het openbaar vervoer te verzorgen in het betreffende concessiegebied. Onze busconcessie organiseren we samen met provincie Drenthe. Onze treinconcessie samen met provincie Fryslân.
- **Groningen Bereikbaar:** een samenwerkingsverband van werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen en overheden. Samen ontwikkelen we slimme oplossingen om Groningen bereikbaar te houden tijdens grote werkzaamheden die veel verkeershinder veroorzaken. Deze oplossingen blijken vaak ook heel bruikbaar om mobiliteit te verduurzamen, met name als we er de spits mee kunnen afvlakken.
- **Hub:** dit is een mobiliteitsknooppunt van verschillende vervoersvormen, in veel gevallen voorzien van openbaar vervoer. Veel hubs zijn knooppunten van bus- en treinlijnen. Sommige hubs zijn ook carpoolplaatsen.
- **Hub-taxi:** deze taxi bel of boek je van tevoren. Hij brengt je dan vanuit huis naar de dichtstbijzijnde Hub, zodat je daarvandaan je reis kunt vervolgen, of vanaf de Hub naar je eindbestemming.
- **Groninger Rooster:** dit is een van de maatregelen van Groningen Bereikbaar. Scholen hebben hun roosters zo op elkaar aangepast dat er minder scholieren gelijktijdig in het openbaar vervoer zitten, maar meer gespreid. Dit maakt het openbaar vervoer aangenamer en beter te organiseren.
- **Pilot:** een proef of experiment voor een nieuwe technologie om deze uiteindelijk breed toe te passen. De provincie organiseert (of werkt mee aan) diverse pilots voor voertuigen die zichzelf kunnen besturen, zoals auto's en treinen. Maar ook voor autonome drones die nieuwe soorten vervoer door de lucht of via het water mogelijk maken.
- **Dronehub:** dit is een verzamelplaats op Groningen Airport Eelde voor allerlei pilots op het gebied van drones.
- **Hive.Mobility:** een Noord-Nederlands samenwerkingsverband tussen hogescholen, de universiteit, het bedrijfsleven en overheden. Hierin werken we samen aan de ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van mobiliteit voor personen- en goederenvervoer.
- **Autonomous Train Operation:** term die gebruikt wordt voor automatisering van treinen. Op het meest geavanceerde niveau kunnen treinen rijden zonder machinist. In Groningen voeren we hier pilots voor uit.
- **ERTMS:** European Rail Traffic Management System. Gestandaardiseerd Europees veiligheidssysteem voor verkeersleiding op het spoor. Zonder ERTMS kan een trein niet autonoom rijden.
- **Hyperloop testcentrum:** hyperloop is een nieuwe technologie voor supersnel reizen op de lange afstand. Hiervoor is in plaats van een weg of een spoor een buis nodig, die vacuüm getrokken wordt en waar een gondel doorheen raast. In Groningen wordt een testbuis gebouwd voor pilots en experimenten met hyperloop.



- **Busremise:** Een remise of stelplaats is een ruimte waar bussen gestald worden in de nacht en op andere tijdstippen dat ze niet nodig zijn voor het vervoer van reizigers.
- **Verkeer en Vervoersberaad (VVB):** Het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) is het hoogste sectorale overleg op verkeer- en vervoergebied in de provincie Groningen. Het VVB heeft een kader- en prioriteitsstellende, toetsende en adviserende rol. In dit overlegorgaan zijn het Rijk, Provincie Groningen, de Groninger gemeenten, Openbaar Ministerie, politie en maatschappelijke organisaties, zoals VVN en ANWB vertegenwoordigd. De provincie Groningen neemt het voorzitterschap en de secretariële ondersteuning voor haar rekening.
- **Modaliteit:** Vervoer met een bepaald transportmiddel (vervoerwijze), zoals wegvervoer, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart, spoorvervoer en pijpleidingvervoer.
- **Modal shift:** de term voor verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per spoor of per schip.
- **MaaS:** Mobility as a Service (MaaS) richt zich op het gecombineerd aanbieden van multimodale (vraaggestuurde) mobiliteitsdiensten aan reizigers via een digitaal platform, bijvoorbeeld een mobiele app. Dit gebeurt door middel van op maat gemaakte reismogelijkheden, realtime informatie en de mogelijkheid tot betaling en afhandeling van transacties.
- **Q-link:** Q-link is het snelle busnet tussen Groningen Stad en de grotere woon-werkplekken daaromheen. Het Q-link netwerk bestaat uit zeven lijnen. Zes lijnen vanuit de regio, via de P+R terreinen, rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in Groningen Stad. En een snelle lijn vanaf het Hoofdstation naar Zernike.
- **Q-liner:** De Qliner is een bus die een rechtstreekse, snelle route tussen grote dorpen en steden rijdt en stopt bij een beperkt aantal haltes. Tijdens de spits rijdt de Qliner vaker en op een aantal trajecten rijdt de Qliner over de busbaan, zodat reizigers sneller op hun bestemming zijn en bijvoorbeeld niet vast komen te staan in de file.
- **HOV:** Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is de gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijdsnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.
- **RAL:** De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een bijlage van het nationale Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen. Hiervoor is een grote versnelling nodig in het uitroltempo van laadinfrastructuur. De uitvoering van de afspraken in de NAL wordt in regionaal verband opgepakt. De provincie Groningen werkt hierin samen met de provincie Fryslân en de provincie Drenthe, de afspraken hierover staan in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL).
- **Physical Internet:** Het Physical Internet is een toekomstbeeld waarin goederen in een volledig open en verbonden netwerk 'zelf' hun ideale routes met bijbehorend transportmiddel kiezen van de verlader naar de klant. Onderweg kunnen de goederen gebruik maken van elk magazijn om zo een strategische locatie voor opslag te kiezen.
- **Near-/reshoring:** Reshoring betekent het terughalen van bedrijfsactiviteiten vanuit het buitenland. Nearshoring is het uitbesteden van productie of andere zakelijke activiteiten aan een onderneming in een relatief dichtbijgelegen land. Dit is het tegenovergestelde van offshoring: het uitbesteden van activiteiten naar lagelonenlanden verder weg in de wereld.
- **Launching Customer:** Het begrip launching customer betekent zoveel als 'eerste afnemer'. Bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten is het van levensbelang dat er een eerste afnemer is. Dat wekt vertrouwen en is van groot belang voor de verdere ontwikkeling, financiering en vervolgoopdrachten. Om innovatie te bevorderen, kan ook de overheid deze rol vervullen.



- **Sustainable Development Goals (SDG's):** een set van 17 doelstellingen gericht op duurzame ontwikkeling, vastgesteld door de Verenigde Naties. Zie <https://sdgs.un.org/goals> voor meer informatie.
- **Daily Urban System:** Een Daily Urban System (DUS) is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon- werk, studie, sport, etc.) zich afspelen.
- **OV-bureau Groningen-Drenthe:** Het OV-bureau Groningen Drenthe is een samenwerkingsverband van de Nederlandse provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Deze instantie ontwikkelt, organiseert en beheert sinds 1 januari 2009 het openbaar vervoer per bus in deze gebieden. Het OV-bureau is niet verantwoordelijk voor het treinvervoer.
- **Ambitiweb:** Ambitiweb is een methode die bijdraagt aan een projectinrichting die oog heeft voor duurzaamheidsdoelstellingen. Het is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. Het Ambitiweb helpt om deze ambities in één oogopslag helder te maken.
- **CO₂-Prestatieladder:** Dit is een instrument dat organisaties helpt bij om hun CO₂-uitstoot in kaart te brengen en te verminderen. De ladder bestaat uit 5 niveaus. De eerste 3 niveaus richten zich op de CO₂-uitstoot van de eigen organisatie. De niveaus 4 en 5 richten zich op de uitstoot in de ketens van leveranciers en klanten, waarvan de organisatie een schakel is. Het instrument wordt door opdrachtgevers en opdrachtnemers gebruikt bij aanbestedingen. Het principe van de Ladder is dat inspanningen worden beloond met een concreet voordeel in het aanbestedingsproces in de vorm van een korting op de inschrijfprijs.
- **Millieukostenindicator:** De milieukostenindicator (MKI) vat alle milieueffecten samen in één score en wordt uitgedrukt in euro's. Het weegt alle relevante milieueffecten die ontstaan tijdens de levenscyclus van een product en telt deze op tot één enkele score. De MKI, ofwel schaduwprijs van een product, is een makkelijke manier om de milieu-impact van producten of projecten te vergelijken en communiceren.
- **Tour de Force:** Tour de Force is een initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden. Vanwege het grote maatschappelijke belang hebben diverse partijen zich geschaard achter de ambitie om tussen 2017 en 2027 een groei van het aantal fietskilometers met 20% te hebben en gezamenlijke fietsagenda hebben opgesteld. Door gunstige randvoorwaarden te scheppen, is fietsen nog veiliger en comfortabeler te maken en kan het gebruik verder toenemen. Denk daarbij aan het aanpassen van wet- en regelgeving, nieuwe organisatie- en financieringsvormen of het stimuleren van innovaties.
- **Fietsmakelaar:** De provincie Groningen ondersteunt de gemeenten op gebied van fietsbeleid in de vorm van een 'fietsmakelaar'. De fietsmakelaar is een verbinder die helpt om samen met de gemeenten het fietsnetwerk op orde te krijgen, toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden, in te kunnen spelen op het huidige fietsgedrag, verkeersveiligheid te verbeteren en meer mensen te laten fietsen.



Wat Groningers beweegt

Programma Mobiliteit Provincie Groningen
Gedeputeerde Staten, 26 oktober 2021

Tekst

Provincie Groningen

Redactie, ontwerp en vormgeving

Vonc Communicatie



info@provinciegroningen.nl
0503164933