WAT GRONINGERS BEWEEGT

Programma Mobiliteit Provincie Groningen

provincie groningen

Inhoudsopgave

Voorwoord 03
Samenvatting 05
1. Mobiliteit: daar sta je niet bij stil 09
2. Brede welvaart en zorgeloze mobiliteit 20
3. De opgaven van Groningen 25
Opgave 1: Wonen en ondernemen: ruimte om te leven in Groningen 26
Opgave 2: Inclusiviteit en kansengelijkheid: iedereen kan meedoen in Groningen 31
Opgave 3: Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld 35
Opgave 4: Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren 39
Opgave 5: Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van de provincie Groningen 43
Opgave 6: Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035 47
Opgave 7: Veiligheid: iedereen veilig onderweg 51
Opgave 8: Samenwerking en betrokkenheid: mobiliteit voor ons allen, met ons allen 55
4. Zorgeloze mobiliteit bouwen we op in thema's 59
Thema 1: Publieke Mobiliteit 61
Thema 2: Actieve Mobiliteit 66
Thema 3: Goederenvervoer en Logistiek 69
Thema 4: Infrastructuur 72
Thema 5: Slimme en Groene Mobiliteit 78
Thema 6: Verkeersveiligheid 80
5. Samenwerking, monitoring en financiële kaders 84
Bijlage 1: Termen en begrippen 97

provincie groningen

WAT GRONINGERS BEWEEGT

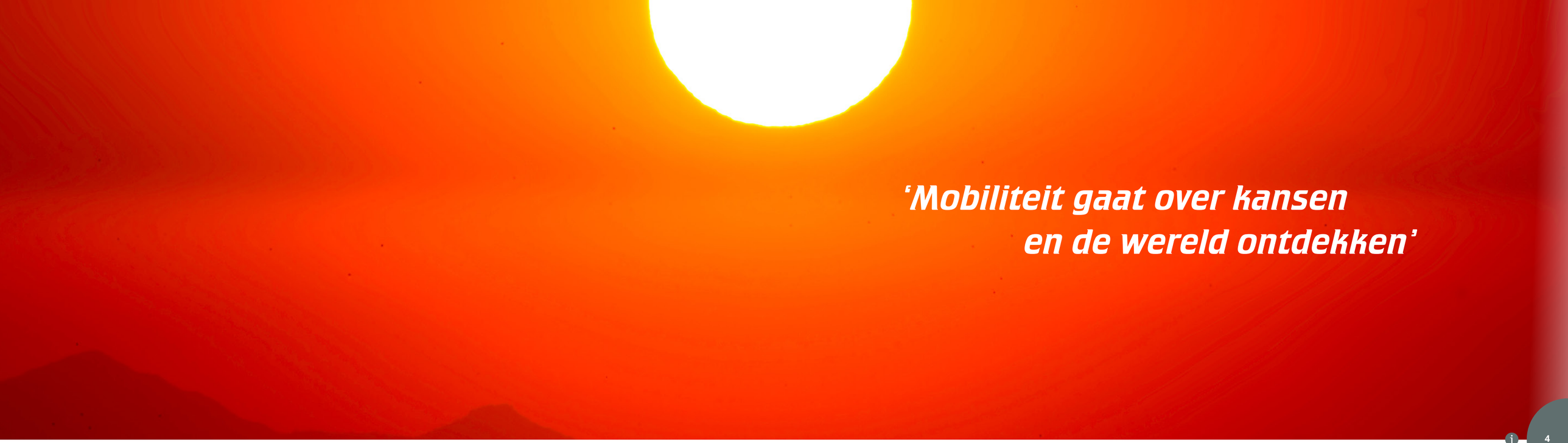
Programma Mobiliteit Provincie Groningen

Voorwoord

Wat beweegt jou? Met die vraag gingen we het afgelopen jaar 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 wijk. Mobiliteit is belangrijk om bij voorzieningen te komen, zowel dichterbij als verder weg. Mobiliteit gaat over de wereld ontdekken en je eigen wereld letterlijk vergroten.

Daarom zijn we bij alle gevoerde 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 een bijdrage kunnen leveren.
In het Programma Mobiliteit dat nu voor u ligt, komen veel van deze ideeën en dromen samen. De keuzes die we daarbij hebben gemaakt, dragen naar ons idee bij aan de maatschappelijke opgaven waar we in Groningen voor staan.



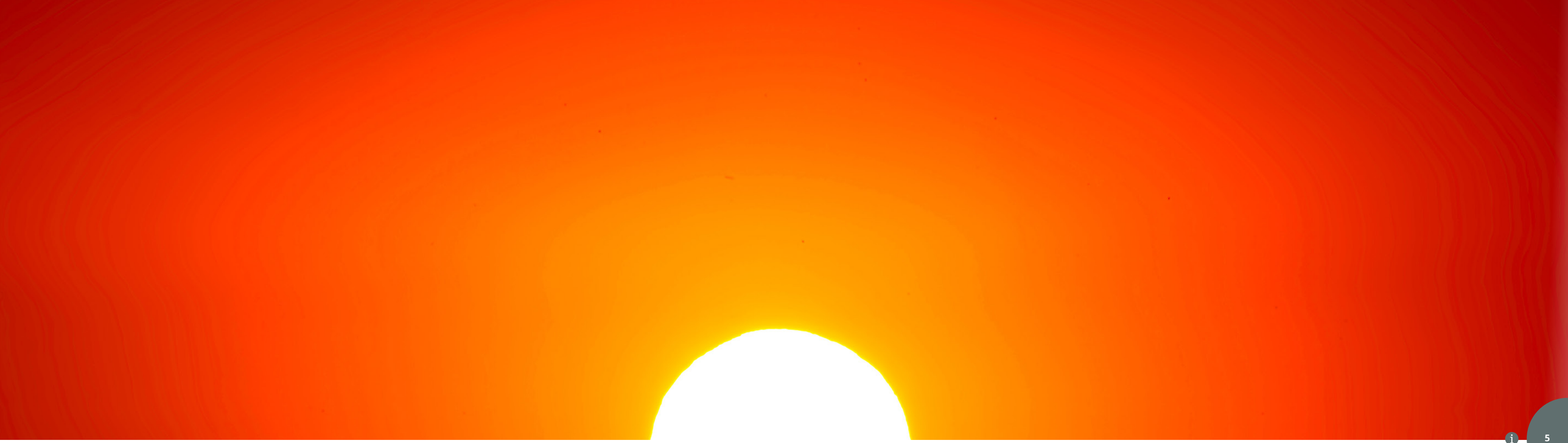
Daarbij is het goed om te beseffen dat dit Programma Mobiliteit is ontstaan in een tijdsgewricht waarin alles wat we normaal vonden, als gevolg van corona, een nieuwe vorm kreeg. Dat heeft invloed gehad op de inhoud van het Programma Mobiliteit en de manier waarop het tot stand kwam. Er ontstonden nieuwe,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

Het Programma Mobiliteit Provincie Groningen is een belangrijke pijler waar we ons als provinciebestuur de komende tien tot vijftien jaar op gaan richten. En daar zijn we trots op. Het stelt onze kaders (op het gebied van mobiliteit) 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 en 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 van de provincie Groningen,

Fleur Gräper-van Koolwijk
Gedeputeerde Mobiliteit
September 2022



Samenvatting

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de vrije Nederlandse 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. Voor de (concrete) uitwerking hiervan hebben we een apart Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgesteld.

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 dienen met ons mobiliteitsbeleid komen 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 specificeren brede welvaart in acht maatschappelijke opgaven. Voor elke opgave zijn keuzes en oplossingsrichtingen denkbaar vanuit verschillende provinciale

beleidsdomeinen. Vanuit het domein mobiliteit leveren wij een bijdrage aan de maatschappelijke opgaven door zorgeloze mobiliteit te organiseren. We doen dit in samenhang met andere beleidsdomeinen.

Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we: geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, mindervalide en valide. Zorgeloze mobiliteit betekent ook betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk en gezond reizen naar slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. En naar mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Wij werken aan zorgeloze mobiliteit aan de hand van zes mobiliteitsthema's. De manier waarop we dat doen, verandert van een knelpuntgerichte aanpak naar een opgavegerichte aanpak. We kijken meer vanuit het bovenliggende doel in plaats van naar een concreet knelpunt. Een integrale benadering is hierbij het uitgangspunt. Deze nieuwe manier van werken vraagt ook om een meer integrale manier van financieren. Daarom stellen we een Regionaal Mobiliteitsfonds in waarin de middelen voor mobiliteit gebundeld zijn. Vanuit dit fonds kunnen we de opgaven integraal en in onderlinge samenhang realiseren.

Wij streven naar brede welvaart. Dit valt uiteen in acht maatschappelijke opgaven:

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 groeien van op- en overstapplekken voor hoogwaardig openbaar vervoer naar 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. We proberen innovaties in slimme en groene mobiliteit in Groningen als eerste uit; van drones tot slimme afspraken over rooster- en werktijden. We passen successen breed toe. Daarmee zijn we niet alleen zelf toekomstbestendig, onze oplossingen kun je ook toepassen op andere plekken in Nederland en daarbuiten. Zo blijven we ons bijvoorbeeld 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 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 CO_2-uitstoot van mobiliteit naar nul te brengen in 2035. Met gemeenten en het Rijk zorgen we voor een samenhangend plan om de CO_2-uitstoot van mobiliteit snel te verminderen. Zero-emissie betekent ook dat de uitstoot van stikstofoxiden naar nul gaat.

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, geven we vervolg.

Wij dragen bij aan de maatschappelijke opgaven door zorgeloze mobiliteit te organiseren. Wij werken hiervoor aan zes mobiliteitsthema's.

De zes thema's zijn:

Publieke Mobiliteit
Publieke mobiliteit gaat over alle vervoersvormen waar je gebruik van kunt maken als je geen auto/eigen vervoer kunt of wilt gebruiken. Het is belangrijk dat publieke mobiliteit optimaal aansluit op individuele mobiliteit (zoals lopen en fietsen); het moet elkaar goed aanvullen. Kenmerkend voor publieke mobiliteit is dat één of meerdere overheidspartijen deze vervoersvorm organiseren, coördineren of er een vergunning voor verlenen.

Actieve Mobiliteit
Actieve mobiliteit is elke manier van reizen waarvoor je zelf actief beweegt. Lopen en fietsen zijn goed voor de gezondheid en van zichzelf emissievrij. Goede wandel- en fietsroutes dragen bij aan een aantrekkelijke, fijne leefomgeving.

Goederenvervoer en Logistiek
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 het vervoer van goederenstromen. Het gaat over de hele keten van het vervoer: van grondstoffen tot tussen- en eindproducten en van recyclematerialen tot nieuwe grondstoffen.

Infrastructuur
Dit thema gaat over de ontwikkeling, het gebruik en de instandhouding van het infrastructuurnetwerk, zoals wegen, bruggen, vaarwegen en fietspaden en hoe je het infrastructuurnetwerk - naast dat je er op kunt rijden of varen - bijvoorbeeld ook in kunt zetten voor ruimtelijke kwaliteit, recreatie, natuur of energie. Het infrastructuurnetwerk van de provincie Groningen is onderdeel van een groter netwerk.

Slimme en Groene Mobiliteit
Bij alle keuzes die we maken, is slimme en groene mobiliteit een randvoorwaarde. Met slimme mobiliteit bedoelen we alles wat we kunnen doen om mobiliteit efficiënter te organiseren. Groene mobiliteit staat voor alles wat we kunnen doen om de negatieve effecten van mobiliteit te verminderen. Zoals CO_2-uitstoot, wat klimaatverandering veroorzaakt, en stikstofoxiden, die natuur en gezondheid schaden.

Verkeersveiligheid
Veilig verkeer is een harde randvoorwaarde bij alles wat we doen met mobiliteit. Met goede verkeersveiligheidsmaatregelen daalt het aantal ongelukken in het verkeer. Daarmee daalt ook het aantal verkeersslachtoffers.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de rol van mobiliteit in samenhang met andere beleidsvelden, de uitgangspunten van het Programma Mobiliteit en het participatietraject dat is doorlopen.

In hoofdstuk 2 schetsen we het doel van het Programma Mobiliteit en de rol van mobiliteit in het maatschappelijke leven. We blikken terug op wat we al gedaan hebben en introduceren een vernieuwde aanpak in dit Programma Mobiliteit.

Hoofdstuk 3 zet de acht maatschappelijke opgaven uiteen waar de focus op ligt in het Programma Mobiliteit. We zoomen in op Groningen en schetsen oplossingsrichtingen vanuit het mobiliteitsperspectief.

Hoofdstuk 4 beschrijft de zes mobiliteitsthema's van waaruit we de oplossingsrichtingen uit hoofdstuk 3 organiseren. We lichten elk thema toe met mijlpalen en doelen.

Hoofdstuk 5 vertelt hoe we samenwerking en participatie willen organiseren voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Daarnaast geven we aan hoe we door monitoring en bijbehorende indicatoren in de gaten houden of we onze doelen halen en daarmee de maatschappelijke opgaven dienen. Daarnaast schetsen we de financiële kaders.

In bijlage 1 worden veelvoorkomende termen en begrippen toegelicht.

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 per bus, trein, auto, boot, fiets of te voet is. De samenleving om ons heen verandert en daarmee de manier waarop we bewegen. Hoe wij Groningers nu en straks werken en leven, heeft invloed op hoe we ons verplaatsen. Maar mobiliteit gaat niet alleen over van A naar B reizen. Net zo belangrijk als de bestemming, zijn de verschillende redenen waaróm je reist.

Om al deze redenen is het zaak de bereikbaarheid in Groningen goed te regelen. De provincie doet dat met slimme ruimtelijke inrichting én goede mobiliteitsvoorzieningen. De beleidskeuzes van de provincie hebben grote invloed op de bereikbaarheid in Groningen. Het Programma Mobiliteit geeft richting aan de uitdagingen van morgen en de rol van mobiliteit hierin. Want, of je in de stad woont of het Ommeland. Of je hier komt om te werken, ondernemen of voor je plezier. In Groningen kan je gaan waar je wilt.

Trends en ontwikkelingen in mobiliteit

De wereld is maatschappelijk en technologisch aan het veranderen. We kijken veel meer dan in het verleden of reizen wel strikt noodzakelijk is. We zoeken naar goede en slimme reisoplossingen in plaats van het per se aanleggen van nieuwe infrastructuur. Ook uitdagingen ten aanzien van het milieu en de impact op de omgeving (bijvoorbeeld fijnstof, stikstof, PFAS[1], CO_2 en geluid) zijn groter geworden en vragen om een andere aanpak.

Corona laat zien: gedragsverandering heeft impact
Corona en alles wat daaruit volgde, beperkte ons niet alleen in het reizen, maar ook hoe we het reizen waarderen. 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, zodat we afstand konden houden en het aantal besmettingen verminderen. Doordat we minder reisden en elkaar minder zagen, realiseerden we ons nog meer hoe waardevol het is om elkaar te ontmoeten. En hoe belangrijk het is om je eigen werk- en privébalans te kunnen bepalen.

De coronasituatie heeft een dringend beroep gedaan op de creativiteit van de samenleving en ons eigen (reis)gedrag daarin. En we hebben geleerd dat veranderingen in reisgedrag van mensen grote effecten heeft. De spits verdween, we wandelden en fietsten meer. Wat goed is voor onze gezondheid én de bereikbaarheid van veel plekken.

Met het opheffen van de coronamaatregelen gaan we weer de weg op en het openbaar vervoer in. Blijft er dan niks over van de goede effecten van ons reisgedrag? Toch wel. Thuiswerken is gemeengoed geworden. We vergaderen volop hybride. Werkgevers en onderwijsinstellingen kijken daardoor fundamenteel anders naar flexibele werk- en leerplekken. Zij hebben meer behoefte aan goed bereikbare huisvesting waar elkaar ontmoeten centraal staat, ze staan dichterbij hun medewerkers, leerlingen en klanten. Tijdens de grootschalige Operatie Julianaplein (waar we samen met de partners van Groningen Bereikbaar automobilisten opriepen om anders te reizen), bleek dat ook zónder corona andere reiskeuzes tot grote effecten op de weg leiden. De komende tijd gaan we daar nog veel effecten van zien.

[1] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

Reisduur is een constante, groei van mobiliteit niet
Door de eeuwen heen besteden mensen een nagenoeg vast deel van hun dag aan reizen. Verkeerskundigen noemen dit de ‘wet van Behoud van REistijd en VERplaatsingen (BREVER)’. Onderbouwd door talloze studies blijkt dat we gemiddeld zeventig tot negentig minuten per dag besteden aan reizen. De afgelopen decennia zijn we wel steeds sneller gaan reizen. Hierdoor kunnen we binnen die zeventig tot negentig minuten steeds langere afstanden afleggen. Dit geeft veel vrijheid, bijvoorbeeld om in een groter gebied te zoeken naar een aantrekkelijke woning of passend werk. Of gebruik te maken van voorzieningen verder weg. De keerzijde is dat mensen tegenwoordig verder weg wonen van werk en voorzieningen en ze vaker snelle vervoermiddelen nodig hebben. Dat vraagt ook meer ruimte voor vervoermiddelen en infrastructuur. Dat heeft een negatieve impact op leefbaarheid, veiligheid, klimaat, natuur en landschap.

Doordat we sneller en verder zijn gaan reizen, is mobiliteit gegroeid. Toch is groei van mobiliteit geen ‘wetmatigheid’ zoals de wet van BREVER. Als mensen economische kansen, werkgelegenheid, woningbouw en voorzieningen in de buurt kunnen vinden, stappen ze eerder op de fiets, of wandelen ze naar al die bestemmingen toe. Hoe we onze leefomgeving inrichten, bepaalt dus hoe snel en hoe ver we reizen. En daarmee of mobiliteit groeit.

In stedelijk gebied is dit goed zichtbaar. De ruimte voor mobiliteit is hier beperkt. Veel voorzieningen zijn dichtbij en woonwijken zijn compact opgebouwd. Als steden bovendien zorgen voor goede fietsvoorzieningen, openbaar vervoer en zaken als betaald parkeren, groeit mobiliteit niet en leggen we onze reizen te voet, fietsend of met het openbaar vervoer af.

De provincie Groningen bestaat echter voor het grootste deel uit ruraal gebied waar afstanden tot voorzieningen en werk over het algemeen groter zijn. Hierdoor is fietsen, lopen of het openbaar vervoer niet altijd voor

iedereen de meest geschikte vervoersvorm. Van, naar en binnen deze gebieden is het gebruik van de auto belangrijk. Ook in de toekomst zal dat zo blijven en moeten we daar voldoende ruimte voor bieden. Waarbij het onze ambitie is dat deze auto op termijn zero-emissie zal zijn, zodat deze minder impact op de leefomgeving zal hebben.

Tegen deze achtergronden maakt de provincie beleidskeuzes voor mobiliteit.

Hoe staat mobiliteit ervoor in Groningen?

De afgelopen jaren hebben wij met de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit (het provinciaal MIT[2] en het Regionaal Specifiek Pakket (RSP/Zuiderzee Lijn (ZZL)) grote stappen gezet om de mobiliteit te verbeteren in onze provincie. De laatste projecten uit het RSP en het provinciaal MIT worden in de komende jaren afgerond. Er zijn in dit licht al veel ontwikkelingen ingezet. Ontwikkelingen die de opmaat vormen voor dit Programma Mobiliteit.

Actieve Mobiliteit: de ontwikkelingen in Groningen
Door corona is actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) in een ander daglicht komen te staan. En het is duidelijk dat elektrisch fietsen in combinatie met goede voorzieningen ervoor zorgt dat de fiets vaker een alternatief is voor de auto. Dat is goed voor gezondheid, klimaat, en ruimte-efficiënte mobiliteit.

Fietsstimulering, nieuwe en verbeterde doorfietsroutes, verbeterde fietsvoorzieningen en elektrische fietsen: het draagt allemaal bij aan meer fietsritten en meer afgelegde kilometers. Dat blijkt uit cijfers van het CBS over het landelijk fietsgebruik. Deze zijn omgerekend naar Groningen. Fietsgebruik in de provincie Groningen verandert wel. In de twee corona-jaren zagen we een explosieve groei van het aantal recreatieve ritten. In totaal zijn we echter minder gaan fietsen. Dit komt met name door een afname van het aantal woon-werk-ritten op de fiets.[3] [4]

De tevredenheid van fietsers over de beschikbare voorzieningen groeit. De waardering van nieuwe doorfietsroutes van Zuidhorn en Bedum naar Groningen steeg in 2022 naar een 8 als rapportcijfer[5], waarmee het voldoet aan onze streefcijfers. Fietsvoorzieningen bij overstappunten krijgen nog slechts een 7,1 als rapportcijfer[6], terwijl we streven naar een 7,5. Dus daar is nog werk aan de winkel.

De afgelopen periode hebben projecten als de doorfietsroutes en de Pieter Smitbrug (tussen Blauwestad en Winschoten) een flinke impuls gegeven aan fietsen. Fietstellingen laten zien dat de fietsintensiteit met gemiddeld 20% gestegen is ten opzichte van het jaar voor de opening van de fietsroutes. Verder hebben we aandacht voor de ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk. Met onze inspanningen van de afgelopen jaren hebben we hier al deels in voorzien. Echter, op veel plekken vraagt dit nog steeds aandacht, zoals bleek tijdens de bewonersavonden.

In hoofdstuk 4 beschrijven we hoe we onze aanpak op doorfietsroutes en fietsstimulering doorzetten, en de aanpak verbreden naar actieve mobiliteit door wandelen en vaarwegrecreatie toe te voegen. Bovendien werken we aan beter inzicht in de trends rond fietsen en wandelen; we zetten in op cijfers en tellingen specifiek voor de provincie Groningen.

Het openbaar vervoer in Groningen
Tot de corona-maatregelen, die vanaf maart 2020 een grote impact hadden, zat het openbaar vervoer in Groningen flink in de lift. Door de jaren heen groeide het gebruik van regionale treinen, Q-links en Qliners sterk. Deze groei heeft ook geleid tot extra aanbod voor onze reizigers. Zo rijdt bijvoorbeeld sinds 2020 een sneltrein tussen Groningen en Winschoten en is de treindienst tussen Groningen en Leeuwarden ook uitgebreid met een tweede sneltrein per uur.

[2] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

[3] *Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN). Tussen 2014 en 2019 is een stijgende trend zichtbaar in het aantal afgelegde kilometers, met dips in 2016, 2020 en 2021. De komende jaren willen we met eigen metingen en berekeningen deze cijfers voor de provinicie Groningen verbeteren.*

[4] *Bron: fietsenquête 2022*

[5] *Bron: eigen onderzoek provincie Groningen 2022*

[6] *Bron: fietsenquête 2022*

Sinds de grote verbetering van het openbaar vervoer door introductie van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem in en rond de stad Groningen (Q-link) in 2014 zagen we een jaarlijkse reizigersgroei van busreizigers van gemiddeld ruim 5% per jaar in Groningen[7]. Dit is een direct resultaat van investeringen in de kwaliteit van bussen, busdoorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen, informatievoorziening en steeds betere afstemming op de behoefte van de reiziger. Op de hoogwaardige OV-lijnen (HOV) van en naar de stad (treinen en Qliners) was de grootste stijging op drukke delen jaarlijks ruimschoots meer dan de genoemde 5%. Ook het niet-HOV groeide gemiddeld met ruim 2% per jaar.

Knelpunten in het OV-systeem zien we vooral daar waar (spoor)bruggen en vaarwegen belangrijke verbindingen kruisen in en rondom de stad Groningen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de spoor- en busbruggen over het Noord-Willemskanaal bij Groningen Hoofdstation, de spoorbrug over het A.G. Wildervanckkanaal bij Zuidbroek en de capaciteitsopgave tussen Groningen en Hoogezand zoals blijkt uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Andere knelpunten zijn bijvoorbeeld de N-wegen en kruisingen waar het verkeer richting de stad Groningen toeneemt en de bereikbaarheid van Zernike, zoals bleek uit de Regionale Verdieping van de NMCA in 2017. Zonder vrijliggende infrastructuur of een andere oplossing voor het openbaar vervoer hebben bussen daar last van beperkte doorstroming.

Reizigers geven openbaar vervoer in Groningen een goed rapportcijfer: de bus kreeg in 2020 een 7,9 en de trein een 7,6[8].

Corona heeft deze stijgende trend doorbroken. In 2020 vervoerden we 6,5 miljoen passagiers, tegen 13 miljoen het jaar ervoor. Het aantal reizigerskilometers halveerde ook. We verwachten over enkele jaren herstel van het aantal reizigers en uiteindelijk weer doorgaande groei. Voor toekomstige uitbreiding van capaciteit op het spoor is de groeiruimte, bij de huidige infrastructuur, beperkt. Veel van ons spoor is enkelspoor. Om de bestaande capaciteit beter te benutten zijn slimme oplossingen nodig. Zo wordt op de spoorlijnen in Groningen het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS ingevoerd en hebben wij ook de ambitie om onze treinen van ATO te voorzien.

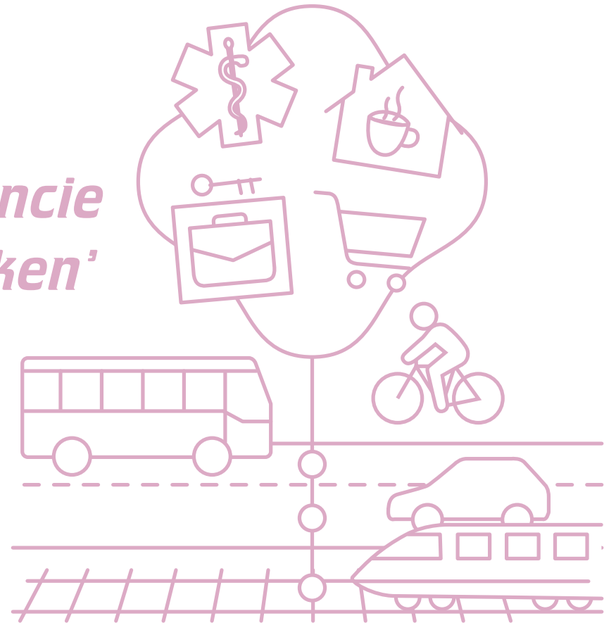
[7] *Bron: CROW, de Staat van het OV. https://www.crow.nl/staat-van-het-ov/home/reizigers-2/reizigerskilometers/trends en OV-bureau Groningen Drenthe*

[8] *Bron: OV Klantenbarometer. De meting is gedaan vóór de coronamaatregelen, die in maart 2020 van kracht werden*

Onder meer het Wmo- en leerlingenvervoer, het Regiotaxi- en het Buurtbusvervoer zijn per 2018 geïntegreerd door onder andere de oprichting van de projectorganisatie Publiek Vervoer en een gezamenlijke aanbesteding van het Publiek Vervoer Groningen Drenthe. Daarmee werd ook de hubtaxi geïntroduceerd. Hiermee zetten we in op fijnmazige publieke mobiliteit in de buitengebieden. Het vervoer is daarmee efficiënter en beter georganiseerd voor de reiziger en kan worden aangeboden voor OV-tarief. Hiermee kom je vanaf elke voordeur bij een hub en vanaf elke hub weer bij de voordeur. Het gebruik van de hubtaxi groeide voorzichtig tot corona. We zien nu dat reizigers de weg naar deze deur-tot-deur oplossing steeds beter vinden: het gebruik is inmiddels hoger dan voor corona.

Om dit nog beter te optimaliseren, verbreden we onze aanpak en werken we aan publieke mobiliteit. Eén systeem waarmee je overal kunt komen, ook als je geen eigen voertuig (auto/fiets) tot je beschikking hebt. Meer hierover staat in hoofdstuk 4.

‘We moeten als provincie keuzes maken’



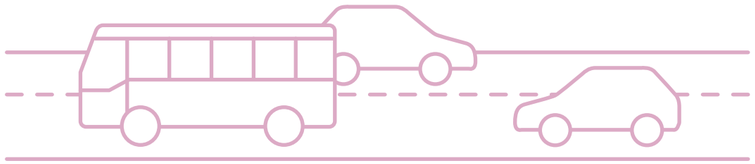
De stand van zaken op de wegen in Groningen

In Groningen valt de drukte op de weg mee ten opzichte van de rest van Nederland. Dit komt mede doordat we de afgelopen periode flink hebben geïnvesteerd in het wegennet.

Een greep uit de wegen waar we de veiligheid en doorstroming hebben verbeterd voor auto en bus:

- 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
- 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

Als gevolg van onze ingrepen is de doorstroming en veiligheid op deze wegen verbeterd. De positieve effecten hebben zelfs doorwerking op het onderliggend wegennet: verkeer verplaatst zich naar de aangepakte wegen, waardoor het onderliggende wegennet rustiger en veiliger is. Vaak is dit ook positief voor de doorstroming van busverkeer, al is hier op sommige plaatsen nog extra aandacht voor nodig. Dit is bijvoorbeeld het geval op de N360 en de N355 bij Leegkerk.



Veel van de kunstwerken in onze infrastructuur (bruggen, tunnels, viaducten) zijn gebouwd in de decennia na de Tweede Wereldoorlog. We zien dat deze infrastructuur technisch in mindere staat begint te raken. Dat betekent dat we onszelf de vraag moeten stellen hoe we met deze kunstwerken om willen gaan. Dit speelt overigens in heel Nederland.

Door de jaren heen zien we een redelijk stabiel beeld van het gebruik van de wegen in onze provincie, behalve van en naar de stad Groningen. Dit wordt onder andere veroorzaakt door verplaatsing van voorzieningen van het Ommeland naar de stad , waar mensen dan heen reizen. De stad heeft dus voor een steeds groter gebied een functie[9].

In antwoord op het toenemende autoverkeer heeft de gemeente Groningen in haar nieuwe mobiliteitsvisie opgenomen dat de groei van autoverkeer geremd wordt. Dit gebeurt onder andere door de auto letterlijk minder ruimte te geven in de stad en doorgaande routes door de (binnen)stad voor auto's onaantrekkelijk te maken. Het autogebruik en -bezit verschuift daarom steeds meer naar de randen van de stad.

Daarnaast wordt zwaar ingezet op lopen en fietsen en op hoogwaardig openbaar vervoer vanaf hubs buiten de stad naar het centrum en andere belangrijke bestemmingen in de stad. Dit betekent dat de hubs nog belangrijkere schakels worden voor een overstap tussen verschillende modaliteiten. Bijvoorbeeld van de auto naar de bus. Het wordt dus naar verwachting belangrijker om te investeren in deze hubs. Uit analyses bij de gemeentelijke mobiliteitsvisie blijkt dat het succes hiervan afhankelijk is van in hoeverre het beleid volledig wordt doorgevoerd. Dus samenhangend parkeerbeleid, fietsstimulering, aanpassing van ruimtelijke inrichting, et cetera.

Het toenemende autoverkeer richting de stad levert knelpunten op. Bijvoorbeeld op de A7 en de N355, die beiden vanuit het westen op de stad af komen. Daarom werken we samen met de gemeente Groningen aan een aanpak voor de Ring West, en kijken we hoe we voorzieningen voor openbaar vervoer, zoals P+R-voorzieningen kunnen verbeteren.

[9] *Bron: https://destaatvangroningen.nl/omgevingsmonitor-gebruik-mobiliteit-bereikbaarheid-reiskilometersov.html*

De verstedelijkingsstrategie en flankerende maatregelen hebben een positief effect op de bereikbaarheid, gezondheid en ruimte-efficiëntie in de stad. Deze positieve effecten willen we in meer kernen helpen bereiken. Daarom kiezen we er samen met de betrokken gemeenten voor om de verstedelijkingsstrategie te intensiveren. Dat doen we in Regio Groningen Assen-verband. Nabijheid is daarbij het sleutelwoord. Ook in het landelijk gebied is de verstedelijkingsstrategie deels toepasbaar en kunnen we nabijheid organiseren. Daarvoor gaan we de komende periode samen met meer gemeenten kijken welke lessen we kunnen leren uit de verstedelijkingsstrategie. Publieke mobiliteit (zie hoofdstuk 4 - thema 1) en actieve mobiliteit (zie hoofdstuk 4 - thema 2) zijn hierin cruciaal. Omdat nabijheid en bereikbaarheid per definitie een mengeling zijn van mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid pakken we dit de komende jaren integraal op.

Verkeersveiligheid in de provincie
De verkeersveiligheid verbeteren, is een grote opgave in Groningen. De afgelopen jaren is hier al op ingezet. Hierbij lag de focus op het nemen van maatregelen op plekken waar veel ongelukken gebeurden, de zogenaamde blackspots. 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. Daarnaast hebben we op provinciale wegen (bijvoorbeeld de N366 en de N361) 3E-campagnes (Engineering, Education & Enforcement) ingezet. Deze campagnes zijn een combinatie van infrastructuur, onderwijs/voorlichting en handhaving. 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 daalde het aantal verkeersslachtoffers sterk. We hebben als eerste in Nederland deze aanpak ook toegepast op fietspaden. De infrastructurele aanpassingen gecombineerd met een campagne en maatregelen gericht op gedragsverandering op het fietspad tussen Hoogezand en Groningen is daar een succesvol voorbeeld van. De eigen streefdoelen zijn deels gehaald. Het aantal verkeersdoden bleef binnen de doelstelling van 25; namelijk rond de 20 verkeersdoden in de afgelopen jaren. Het aantal ziekenhuisopnames overschreed echter de doelstelling van 300; dat lag rond de 400 in de afgelopen jaren. Hierbij merken we op dat dit alleen de geregistreerde ongevallen betreft. We weten dat er bij fietsongevallen onderregistratie is. Uit landelijk onderzoek blijkt een trend dat deze ongevallen sterk toenemen, en dat fietsongevallen bijna de helft van alle ongevallen vormen.

We zien ook dat de resterende ongevallen meer verspreid plaatsvinden. Op onze provinciale wegen komt (te) snelrijdend autoverkeer nog te vaak risicovolle situaties tegen. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van uitritten van bebouwing die direct aan de provinciale weg liggen, overstekend langzaam verkeer, smalle wegen met bomen of andere obstakels in de berm. Met een combinatie van aanpassingen in de weginrichting, voorlichting en onderwijs en handhaving hopen we de trend van meer verkeersongevallen te keren. In hoofdstuk 3 - opgave 7 weiden we hier verder over uit.

De ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer
De bedrijvigheid in Groningen groeit[10]. Pakketdiensten krijgen steeds meer werk doordat we steeds meer thuis bestellen. Logistiek en goederenvervoer wikkelt zich tot nu toe goed af over de weg. Mede dankzij grote ingrepen als de aanpak (of maatregelen op de) Zuidelijke Ringweg zorgen we ervoor dat de doorstroming ook in de toekomst goed geregeld is.

Er zijn echter wel knelpunten die nijpender worden, zeker als bedrijvigheid blijft groeien. Dit speelt bij de stad, in de Eemsdelta (Eemshaven, Oostpolder, Oosterhorn) en in de A7/N33-zone. De knelpunten zullen vooral ontstaan aan de A7 en de A28 richting de stad, de N46 en de N33 als ontsluiting van de Eemsdelta en de vaarwegen waar de capaciteit van bijvoorbeeld de sluis Gaarkeuken op termijn een probleem wordt[11].

Grote infrastructurele ingrepen op deze knelpunten zijn kostbaar en blijken tot nu toe lastig te financieren. Dit komt mede omdat het voor een groot deel gaat om infrastructuur dat in beheer is van het Rijk. We blijven met het Rijk in gesprek over een gezamenlijke ontwikkelagenda. We benoemen daarbij hoe de spelregels van het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) goede oplossingen soms in de weg zitten. Intussen zoeken we steeds meer met lokale bedrijven naar oplossingen met andere soorten maatregelen, zoals slimmere en groenere logistiek, verplaatsing van

[10] *Bron: https://destaatvangroningen.nl/omgevingsmonitor-gebruik-wonen-werken-werkgelegenheid.html*

[11] *Bron: Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 van ministerie I&W*

logistieke activiteiten, of modal shift (verplaatsen van vervoersstromen van de weg naar bijvoorbeeld vaarwegen of spoor).

Op weg naar duurzaamheid
Duurzaamheid is een randvoorwaarde voor alles wat we doen op het gebied van mobiliteit. De klimaatopgave vraagt dat we in 2050 naar zero-emissie mobiliteit gaan, waar geen CO_2 meer bij vrij komt. Daar heeft de provincie zich aan gecommitteerd met het Klimaatakkoord uit 2019. De zero-emissie strategie komt weliswaar vanuit de klimaatagenda, maar het slaat meerdere vliegen in één klap. Want ook de uitstoot van stikstof en andere luchtvervuilende stoffen gaat naar nul. Zo verminderen we de stikstofdruk op de natuur en komt er stikstofruimte vrij voor bijvoorbeeld woningbouw. Voordelen zijn er ook op het gebied van geluidhinder, al blijft bandenlawaai en windgeruis ook met zero-emissie mobiliteit bestaan.

In Groningen komt elk jaar ongeveer 1Mto CO_2 vrij door de uitstoot van mobiliteit, wat bijdraagt aan klimaatverandering. Het openbaar vervoer, dat wij als provincie aanbesteden, heeft hier een aandeel in van ongeveer 2,4%[12]. Om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen, moeten we tot 2030 een emissiereductie van 0,04Mto CO_2-uitstoot per jaar realiseren.

Een aanzienlijk deel van deze CO_2 -uitstoot kunnen we niet zelf beïnvloeden. Rijksbeleid (wetten, accijnzen, subsidies, belastingen) en Europees beleid (richtlijnen, doelstellingen voor industrieën) bepalen namelijk voor het overgrote deel hoe snel de omslag gaat naar elektrisch rijden en andere zero-emissie mobiliteit.

Wat we wel direct kunnen beïnvloeden, pakken we aan. Bijvoorbeeld de uitstoot van bussen en treinen en eigen materieel van de provincie. Net als ons eigen woon-werkverkeer en dienstreizen. Ook kijken we naar de CO_2-uitstoot die vrijkomt bij de bouw en het onderhoud van infrastructuur (al valt deze strikt genomen onder de CO_2-uitstoot van de industrie, niet van mobiliteit). We ondersteunen de transitie naar elektrisch rijden met een netwerk van openbare laadpalen voor (vracht)auto's. Verder zetten we fietsen en wandelen bovenaan in ons beleid. Samen met de gemeenten stellen we een Regionaal Mobiliteitsplan op, om de doelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit verder uit te werken en te bestendigen. Meer hierover in hoofdstuk 4.

In Groningen hebben we vroeg en snel de omslag ingezet naar een zero-emissie vloot van bussen (samen met de provincie Drenthe) en treinen (samen met de provincie Fryslân). Hiermee hadden we in 2020 de grootste zero-emissie busvloot van Europa: 45 elektrische stadsbussen en 59 elektrische bussen op onze hoogwaardige Q-link kernlijnen. Inmiddels hebben we met waterstoftreinen succesvolle tests en pilots uitgevoerd. De komende periode werken we eraan om ze aan te kopen en in de dienstregeling in te zetten, met name op lijnen waar elektrificatie (nog) geen optie is. In de tussentijd rijden de dieselbussen die nog nodig zijn op duurzame Hydrogenated Vegetable Oil (HVO) uit de regio. HVO wordt gemaakt van reststromen, dus er komt geen fossiele brandstof en geen biobrandstof aan te pas. Niet voor niets scoort Groningen in de jaarlijkse Top-10 Milieukwaliteit Busvloot Concessies een 8,933[13].

Net als bij de CO_2-uitstoot, bepalen Europese en landelijke regels grotendeels wat voertuigen mogen uitstoten aan fijnstof, stikstofoxiden en andere luchtvervuilende stoffen. Deze regelgeving wordt in rap tempo aangescherpt. Dit is onder andere het gevolg van het Dieselgate schandaal, waar autofabrikanten bleken te sjoemelen met uitstootcijfers van voertuigen. De voortgaande elektrificatie van voertuigen helpt om deze trend te versnellen.

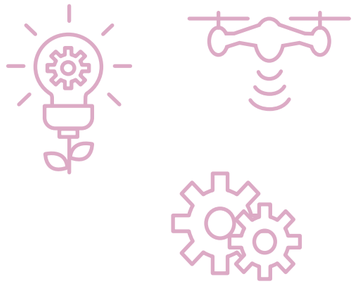
[12] *Bron: Klimaatagenda provincie Groningen, https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid_en_documenten/Documentenzoeker/Klimaat_en_energie/Klimaat/Klimaatagenda_provincie_Groningen__2030_1.pdf*

[13] *CROW/KpVV publiceert jaarlijks een overzicht van alle openbaar vervoer concessies in Nederland. De meest recente cijfers zijn van voorjaar 2021, zie https://www.crow.nl/getattachment/0e530e0b-90c7-42ce-ab07-4ad0a762248a/Millieuprestatie-ov-bussen-2021.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf*

Ontwikkelingen en innovaties
De provincie richt zich expliciet op ontwikkelingen en innovaties die belangrijke oplossingen opleveren voor zorgeloze mobiliteit. Groningen Bereikbaar is zo'n innovatie. Dit is geboren uit de zorg om de bereikbaarheid van de stad Groningen bij stapeling van enkele grote werkzaamheden (Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone). Groningen Bereikbaar is uitgegroeid tot een breed netwerk van werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen, belangenorganisaties en overheden die samen de bereikbaarheid van de stad helpen vormgeven. Daar kwam bijvoorbeeld het Gronings Rooster uit. Hiermee zitten scholieren en forensen niet tegelijk in de bus. Een ander voorbeeld is de succesvolle campagne rond Operatie Julianaplein, waarmee voldoende automobilisten andere reiskeuzes maakten, zodat een verkeersinfarct voorkomen werd. De komende periode willen we de Groningen Bereikbaar-aanpak verbreden naar de gehele provincie.

Technologische innovaties vormen de mobiliteit van de toekomst. Groningen loopt hierin nationaal en internationaal voorop. Een aantal voorbeelden:

- Hive.Mobility
  Een samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en opleidingen waar we samen met partijen onze ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit realiseren. Samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen en bedrijven is van groot belang, want wij kunnen dit niet alleen
- Dronehub op Groningen Airport Eelde
  Een testcentrum om de potentie van drones te onderzoeken
- Pilots voor autonoom rijden
  Experimenten met zelfrijdende voertuigen
- Autonomous Train Operation
  Treinen die zonder machinist kunnen rijden
- De bouw van het hyperloop testcentrum
  Een nieuwe technologie voor supersnel reizen op de lange afstand



Met autonoom vervoer creëren we nieuwe mogelijkheden om mobiliteit te verslimmen en vergroenen. We kunnen hiermee onder meer de volgende opgaven ondersteunen: de uitstoot omlaag brengen, de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren in landelijk gebied, de druk verlichten op ruimte in stedelijk gebied, de capaciteit op weg, spoor en water en in de lucht goed benutten, de verkeersveiligheid verbeteren.

Groningen is dé plek en hét testcentrum 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: de noordelijke spoorlijnen en treinen worden als eerste in Nederland voorzien van het nieuwe Europese spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS zorgt ervoor dat het spoor veiliger wordt en dat treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Zo komt er meer capaciteit op het spoor.

Samen de schouders eronder

We hebben dit Programma Mobiliteit tot stand gebracht door alle belanghebbenden zo breed mogelijk te betrekken. We probeerden daarbij over onze eigen grenzen heen te kijken. Dat betekent dat we niet alleen mobiliteitsexperts, vervoersmaatschappijen en ons dagelijks netwerk betrokken. We proberen juist de samenwerking aan te gaan met maatschappelijke instellingen, lokale overheden, scholen en bedrijven. Binnen de provincie zoeken we de experts en teams op die werken aan sociale en maatschappelijke onderwerpen, economie, recreatie, en energie. Ook inwoners van onze provincie hebben geholpen met de totstandkoming van dit Programma Mobiliteit. Zij die dagelijks de deur uit gaan op weg naar school, werk, supermarkt of familie zijn de werkelijke mobiliteitsexperts. Daarom bedenken ze vaak slimme en praktische oplossingen voor hun reizen.

Om tot creatieve en inhoudelijke ideeën te komen voor dit Programma Mobiliteit hebben we een intensief participatie- en communicatietraject doorlopen waarmee we onze omgeving nog beter leerden kennen. Zo betrekken we hen actiever bij alles wat we aan, met en voor mobiliteit doen. En zorgen we er samen voor dat we met mobiliteit alle maatschappelijke doelen dienen.

Hoe betrokken we zoveel mogelijk Groningers?
Alle Groningers konden meedenken en -praten. Zo gaven we ruimte aan de ideeën die leven rond mobiliteit. Van augustus 2020 tot en met de zomer van 2021 hebben we online meedenksessies gehouden met Groningers (jong en oud), gemeenten, bedrijven, organisaties en instellingen[14]. In de eerste fase droomden we samen over mobiliteit in de toekomst. Dat leverde inzichten en dilemma's op, die we in de tweede fase voorlegden. Op basis daarvan schreven we de eerste concepten van het Programma Mobiliteit. Deze legden we vervolgens terug in de derde fase. De vierde fase was een formele inspraakronde waar elke belanghebbende een zienswijze kon indienen.

We organiseerden voor de eerste drie fasen 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 verbeeldden hun kijk op de toekomst van mobiliteit. Dit deden ze onder andere in een knutselkeet en met goed doordachte ontwerpopdrachten. Het resulteerde in een expositie van hun ontwerpen in het provinciehuis, waar statenleden met hen in gesprek gingen over hun ideeën.

Wat leverde het participatietraject op?
Het participatietraject leverde een aantal belangrijke inzichten op. Deze hebben we meegenomen in dit Programma Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

De eerste twee fasen leverden bijvoorbeeld op dat Groningers vooral behoefte hebben aan goede bereikbaarheid per fiets en via het openbaar vervoer, en dat zij de bereikbaarheid over de weg sterk hebben zien verbeteren. Jongeren willen veilig kunnen fietsen en makkelijk met de bus of de trein kunnen. Met name ouderen willen graag de bus terug in het dorp. Dat we de hubtaxi in het leven riepen, zodat je zelfs zonder bus in de buurt wel het OV kunt gebruiken, bleek voor veel van hen een verrassing: de mogelijkheden zijn velen nog onbekend, maar sloegen wel meteen aan tijdens de gesprekken. Ook blijkt dat jongere generaties heel anders kijken naar mobiliteit, omdat ze gewend zijn aan technische mogelijkheden en oplossingen. '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?' Tot slot kwam uit deze fasen naar voren dat er veel ideeën en kansen zijn op het gebied van vaarwegen, voor logistiek en recreatie.

In de derde fase kregen we terug dat er meer focus nodig is voor fietsen en wandelen. Ook benadrukten mensen dat de buitengebieden veel aandacht verdienen als het gaat om bereikbaarheid, met name met het openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast werd de ontwikkeling van hubs als positief ervaren.

Uit de zienswijzen van de formele inspraakronde in de vierde fase kwamen positieve reacties, maar ook reacties dat mensen bepaalde onderwerpen misten in het Programma Mobiliteit. Veel belanghebbenden vroegen aandacht voor oplossingen waaraan zij veel waarde hechten. Bijvoorbeeld de Nedersaksenlijn, de bereikbaarheid van het buitengebied met het openbaar vervoer en veiligheid in het verkeer. Alle bijdragen die in de formele inspraakronde zijn binnengekomen, zijn voorzien van een reactie. Deze hebben we gebundeld in de Reactienota Programma Mobiliteit Provincie Groningen.

De vele reacties waren overwegend positief. Wel werd ons gevraagd het stuk leesbaarder te maken en sneller concreet te worden voor wat betreft onze aanpak. Daarnaast is onder andere aandacht gevraagd voor de Nedersaksenlijn, de bereikbaarheid van het buitengebied met het openbaar vervoer en veiligheid in het verkeer. De meeste van deze onderwerpen duiden we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Ook staat hierin concreet beschreven welke acties we ondernemen ten aanzien van deze onderwerpen.

De ontvangen reacties hebben ertoe geleid dat wij het Programma Mobiliteit op sommige punten hebben aangescherpt. Zo hebben we de leesbaarheid van het stuk verbeterd en laten we met een analyse (zoals onder andere verwoord in dit hoofdstuk) duidelijker zien waar we vandaan komen en aan welke grote doelen we gaan werken. Ook hebben we het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, dat al in ontwikkeling was, hierop aangescherpt.

[14] *CROW/KpVV publiceert jaarlijks een overzicht van alle openbaar vervoer concessies in Nederland. De meest recente cijfers zijn van voorjaar 2021, zie https://www.crow.nl/getattachment/0e530e0b-90c7-42ce-ab07-4ad0a762248a/Millieuprestatie-ov-bussen-2021.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf*

We kiezen voor verbinding en samenwerking

In dit Programma Mobiliteit hebben we zoveel mogelijk rekening gehouden met alle opvattingen en invalshoeken van mensen die hebben meegedacht. Tegelijkertijd moeten we als provincie keuzes maken, waarmee we het algemeen belang het beste dienen. Daarnaast moeten we voor sommige ideeën wachten op technieken en mogelijkheden die er nu nog niet zijn. Zo kunnen we bijvoorbeeld als provincie wettelijk gezien nog geen deelauto's aanbesteden als aanvulling op het openbaar vervoer. En zelfrijdende auto's staan nog in de kinderschoenen. Bovendien zijn we als provincie slechts één schakel in een groter geheel van overheden, belanghebbenden, marktpartijen en andere partners. Dit betekent in de praktijk dat niet alles kan, niet alles mag en niet alles betaalbaar is. Binnen deze begrenzingen en beperkingen maken we als provincie keuzes. Daarbij kiezen we voor zoveel mogelijk verbinding en samenwerking, omdat we daarmee het meest kunnen bijdragen aan brede welvaart.

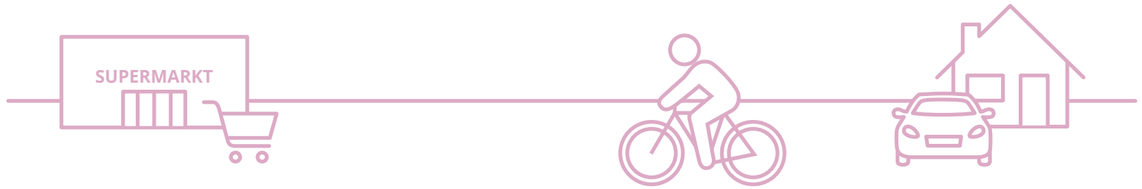
Met dit Programma Mobiliteit kiezen wij voor één integrale mobiliteitsvisie voor de provincie Groningen, waar alle mobiliteitsthema's onderdeel van uit maken. Mobiliteit beschouwen we daarbij als een middel om andere maatschappelijke doelen te realiseren. Daarom heeft dit Programma Mobiliteit verbindingen met alle relevante beleidsvelden. Dit maakt het Programma Mobiliteit complexer, maar vooral samenhangender en relevanter voor de opgaven waar we als samenleving voor staan. We werken daarbij samen met onder andere Groningers, jong en oud, gemeenten, werkgevers, belangenorganisaties, dorpen, aan slimme, groene, veilige en zorgeloze mobiliteit met waarde voor iedereen.

2. BREDE WELVAART EN ZORGELOZE MOBILITEIT

2. BREDE WELVAART EN ZORGELOZE MOBILITEIT

Een nieuwe mobiliteitsaanpak

Voor het nieuwe Programma Mobiliteit gaan we uit van een fundamenteel andere manier van werken ten opzichte van het huidige provinciale mobiliteitsbeleid. Het uitgangspunt is: 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. Mobiliteit is één van de pijlers die bijdraagt aan het verbeteren van de brede welvaart en de maatschappelijke opgaven waar we voor staan.



De resultaten die we de afgelopen decennia hebben bereikt, vormen een goede basis om op door te bouwen richting de toekomst. We blijven investeren in mobiliteit. De manier waarop we dat doen, verandert van een knelpuntgerichte aanpak naar een opgavegerichte aanpak. Dat betekent dat we meer vanuit het bovenliggende doel kijken in plaats van naar een concreet knelpunt. Door opgaven vanuit een andere invalshoek te bekijken, kunnen we nog beter gebruik maken van bijvoorbeeld de infrastructuur en andere voorzieningen die er al zijn.

Met dit Programma Mobiliteit kiezen wij voor één integrale mobiliteitsvisie voor de provincie Groningen, waar alle mobiliteitsthema’s onderdeel van uitmaken.

Vooraf vastgestelde uitgangspunten

We werken vanuit de volgende uitgangspunten:[15]

- **Integraal werken: verbindingen en gemaakte afspraken zijn onze kaders**
  Dit Programma Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar hangt samen met mobiliteitsbeleid van onze gemeenten, buurprovincies, het Rijk, buurlanden/landsdelen en Europa. En vanuit het Programma Mobiliteit blijven we werken in de bestaande regionale samenwerkingsverbanden, zoals bijvoorbeeld de Regio Groningen-Assen, het Verkeer- en Vervoerberaad, het OV-bureau Groningen Drenthe, Groningen Bereikbaar. Afspraken die al zijn gemaakt, gezamenlijk onderschreven ambities, gesloten akkoorden en convenanten nemen we als uitgangspunt (ook op aanverwante beleidsterreinen). Denk aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en aan het Klimaatakkoord. Hiermee blijven we verbonden met andere bestuurslagen, beleidsdomeinen en (mobiliteits)thema's zoals bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, economie en milieu.

- **Het Programma Mobiliteit is onze stip op de horizon**
  Het Programma bevat de integrale visie van de provincie op mobiliteit: het is onze stip op de horizon. Hierbij geven we aan waar wij als provincie de nadruk op willen leggen en welke keuzes wij willen maken. Zo kunnen we de geformuleerde doelen in dit Programma het beste bereiken.

- **Transparantie, flexibiliteit en participatie**
  Transparantie, flexibiliteit en participatie stonden centraal bij de totstandkoming van dit Programma. Dit heeft onder meer vorm gekregen in het uitgebreide participatietraject dat is doorlopen.

- **Het Programma Mobiliteit is beleidskader**
  Het Programma Mobiliteit geeft inzicht in de richting die wij op willen met het beleidsdomein mobiliteit. We beantwoorden in het Programma Mobiliteit de vragen 'waarom willen we dit?' (stip op de horizon) en 'hoe pakken we dat aan?' . De vraag 'wat gaan we daarom doen' is voor de uitvoering. Hiervoor is een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgesteld. Het Programma Mobiliteit is een beleids- en toetsingskader voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

- **Het Programma Mobiliteit hangt samen met de Omgevingsvisie**
  Parallel aan de totstandkoming van dit Programma Mobiliteit is de Omgevingsvisie geactualiseerd. Binnen de kaders van deze geactualiseerde provinciale Omgevingsvisie kunnen programma's worden opgesteld zoals dit Programma Mobiliteit. In de Omgevingsvisie staat het provinciale strategische beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. De hoofddoelen voor ons beleid voor de fysieke leefomgeving zijn:
  - 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.

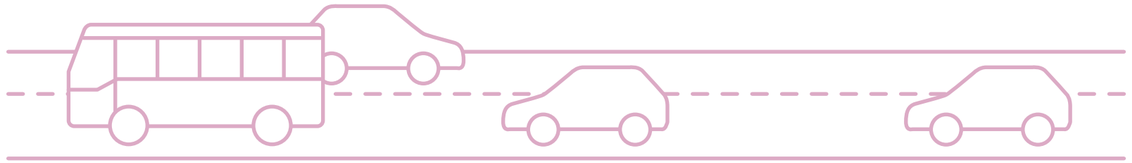
  Dit Programma Mobiliteit past naadloos binnen deze hoofddoelen.

- **Duurzame ontwikkeling staat centraal**
  Bij duurzame ontwikkeling gaat het om de economische, sociale en ecologische domeinen. Hierbij kijken we naar de huidige effecten en die in de toekomst. Het gaat daarbij om begrippen als houdbaar, leefbaar en rechtvaardig, zowel hier als elders en zowel nu als in de toekomst. Ons beleid resulteert in een leefbare (people), aantrekkelijke en veilige (planet) en concurrerende en bereikbare (profit/prosperity) provincie.
  - Lopen en fietsen staan op de eerste plek.
  - We brengen de uitstoot van CO_2 omlaag om klimaatverandering aan te pakken. In 2030 is de maximale uitstoot van de mobiliteit in onze provincie 0,57 Mton CO_2. Dit is 49% minder ten opzichte van 1990 en is in lijn met de doelstelling uit het landelijke Klimaatakkoord dat we in 2019 ondertekenden.
  - Al het openbaar vervoer per bus is in 2030 zero-emissie.
  - Alle treinen zijn vanaf de start van de concessie in 2035 zero-emissie.
  - Alle overige vervoersvormen, daar waar we er invloed op hebben, worden richting 2035 volledig emissieloos. We verwachten dat autonome (zelfrijdende) mobiliteit hier een belangrijke rol in zal spelen en dat deze techniek steeds slimmer wordt.

[15] *Zoals vastgesteld door Provinciale Staten op 30 september 2020*

- **Geen nieuwe infrastructuur, tenzij ...**
  We kiezen er voor om pas nieuwe infrastructuur aan te leggen als andere (slimme en innovatieve) mobiliteitsalternatieven geen oplossingen bieden. Wij geven dus de voorkeur aan het optimaliseren en beter benutten van de huidige infrastructuur.

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



Mobiliteit dient de samenleving: brede welvaart

Mobiliteit draagt bij aan maatschappelijke doelen. Het ultieme maatschappelijke doel voor de provincie is brede welvaart verbeteren. Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen. Het omvat alles wat mensen waardevol vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Bovendien gaat het ook om de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen buiten de regio en toekomstige generaties.

Mobiliteit is één van de pijlers die bijdraagt aan het verbeteren van de brede welvaart. Deze bijdrage richt zich in het bijzonder op de acht maatschappelijke opgaven die we uiteenzetten in hoofdstuk 3. Voor elke opgave zijn keuzes en oplossingsrichtingen denkbaar vanuit verschillende provinciale beleidsdomeinen. Vanuit het domein mobiliteit leveren wij een bijdrage aan de maatschappelijke opgaven door zorgeloze mobiliteit te organiseren. We doen dit in samenhang met andere beleidsdomeinen.

De manier waarop we dat doen, verandert van een knelpuntgerichte aanpak naar een opgavegerichte aanpak. We kijken meer vanuit het bovenliggende doel in plaats van naar een concreet knelpunt. Een integrale benadering is hierbij het uitgangspunt. De nieuwe manier van werken vraagt ook om een meer integrale manier van financieren. Daarom stellen we een Regionaal Mobiliteitsfonds in waarin de middelen voor mobiliteit gebundeld zijn. Vanuit dit fonds kunnen we de opgaven integraal en in onderlinge samenhang realiseren. In hoofdstuk 5 lichten we dit fonds nader toe.

Zorgeloze mobiliteit en de rol van de provincie Groningen

Met het organiseren van zorgeloze mobiliteit dragen we bij aan brede welvaart in Groningen. Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we: geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, mindervalide en valide. Zorgeloze mobiliteit betekent ook betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk en gezond reizen naar slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. En naar mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Mobiliteit is nog niet voor iedereen zo zorgeloos als we willen. Om dit wel te bereiken is het van belang dat het mobiliteitssysteem meebeweegt met de ontwikkelingen die voor ons liggen. Bijvoorbeeld de woonopgave, vergrijzing, klimaatverandering en ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Uit onze gesprekken met bedrijven, organisaties, gemeenten en inwoners blijkt dat het streven naar zorgeloze mobiliteit en brede welvaart in Groningen breed wordt gedeeld. Tegelijkertijd moeten we constateren dat we nog niet alles tot in de puntjes hebben uitgewerkt tot één makkelijk systeem waarin de reiziger centraal staat. We zetten dan ook in op een goed systeem voor publieke mobiliteit en individuele mobiliteit, waarbij ook de infrastructuur op orde is.

Het dagelijks leven speelt zich grotendeels af op regionaal niveau. De plek waar mensen wonen en hetgeen de regio te bieden heeft aan bijvoorbeeld werk, scholen en woningen. Het schaalniveau van de regio, in dit geval de provincie, is daarmee essentieel voor een beleid gericht op het verbeteren van de brede welvaart.

De provincie heeft hier als ‘middenbestuur’ een belangrijke rol in. We hebben 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 maatschappelijke meerwaarde creëren. Tegelijkertijd hebben we overzicht over het mobiliteitssysteem en de reisbehoeften in de hele provincie Groningen. Daarbij hebben we mogelijkheden om de openbare ruimte te organiseren. Zo kunnen we, samen met gemeenten en vanuit onze rol en verantwoordelijkheid, bijdragen om de belangrijkste voorzieningen zoals scholen, supermarkten en sportgelegenheden dichter bij mensen brengen. Of nieuwe woningen dichtbij 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.

Als provincie kunnen we dit echter niet alleen. Van gemeenten tot het Rijk, van inwoners tot het bedrijfsleven: we moeten het samen doen, ook met onze buurprovincies. Deze samenwerking ontstaat deels vanzelf, en moeten we soms ook actief ondersteunen, stimuleren en regisseren. 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 ontwikkelagenda te komen.

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

3. DE OPGAVEN VAN GRONINGEN

Onze acht maatschappelijke 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 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

Het ultieme doel - brede welvaart bevorderen - valt uiteen in bovenstaande acht opgaven. Bij elke opgave schetsen we hoe de situatie in Groningen is. En hoe mobiliteitsbeleid kan helpen om bij te dragen aan die opgave.

RUIMTE OM TE *leven* IN GRONINGEN

De druk op de Nederlandse woningmarkt, thuiswerken en online boodschappen doen. Wonen, werken en leven zoals we dat een aantal jaren geleden kenden, zijn 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 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 en ander goederenvervoer. Basisvoorzieningen willen mensen zoveel mogelijk in de buurt (nabijheid). Bovendien blijkt een fijne woon- en (thuis)werkplek belangrijk.

Hoe is dat in Groningen?

De stad Groningen kent veel dynamiek en groei. De druk op de woningmarkt is hier dan ook groot. 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 stijgt ook in het Ommeland de vraag naar huizen.

De provincie Groningen is steeds populairder als vestigingsplaats voor particulieren en bedrijven. Dat komt doordat hier veel ruimte is voor fijne woon- en werkplekken. Niet alleen ruimte en een fijne leefomgeving zijn belangrijke redenen voor mensen om zich ergens te vestigen, ook de reistijd die een persoon moet afleggen om te reizen van/naar economische kerngebieden is essentieel. Ook is het nodig om de langeafstandsverbindingen te verbeteren met de Randstad en Duitsland.

Als de reistijd korter wordt, is het aantrekkelijker om je ergens te vestigen of naar school of werk te gaan. Zo kunnen we de toenemende interesse voor onze provincie voorzien van snelle, betrouwbare en duurzame mobiliteit. Het gaat er niet alleen om dat we de Randstad of Bremen dichterbij Groningen halen. Het gaat ook om Groningers die door de snellere verbindingen hier blijven wonen en ergens anders werken. Daarom presenteerden we in april 2021 de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden. Met dit plan willen we het antwoord zijn op het woningtekort in Nederland. We bouwen huizen in de omgeving van goede treinverbindingen met zeer snelle spoorverbindingen en nieuwe mogelijkheden. Hiermee zorgen we voor meer verbinding tussen gebieden. Zo hebben mensen toegang tot méér en duurzamere reismogelijkheden.

Met zorgeloze mobiliteit zorgen we ervoor dat je vanuit elke woonplek eenvoudig verbinding kunt maken met activiteiten zoals werken, ontmoeten, winkelen en recreëren.

WE *kiezen* VOOR BEREIKBAARHEID VAN VOORZIENINGEN:

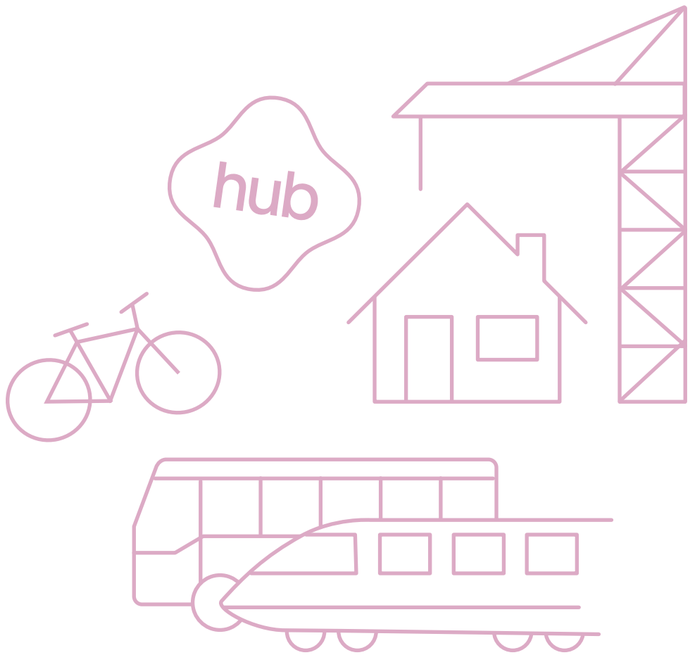
nabijheid in stad en Ommeland

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 een stad, zou het mooi zijn als je deze voorzieningen kunt vinden in een nabijgelegen grote dorpskern. Bijvoorbeeld met de fiets, de bus, de hubtaxi of je eigen auto.

Als we samen met gemeenten ervoor zorgen dat wonen, werken en leven zoveel mogelijk op fiets- en loopafstand is, dan 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 voor de juiste verbinding naar je eindbestemming of naar je overstapplek. Dit doen we met publieke mobiliteit en de fiets- en wandelnetwerken. Daarnaast versnellen we de collectieve publieke mobiliteitsverbindingen over de langere afstand, binnen de provincie en naar de Randstad en Duitsland. Dat betekent dat je met snelle treinen en bussen met weinig stops naar de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de provincie kunt reizen. Op die manier heb je alles binnen handbereik, waar je ook woont of wat je ook onderneemt in de provincie.

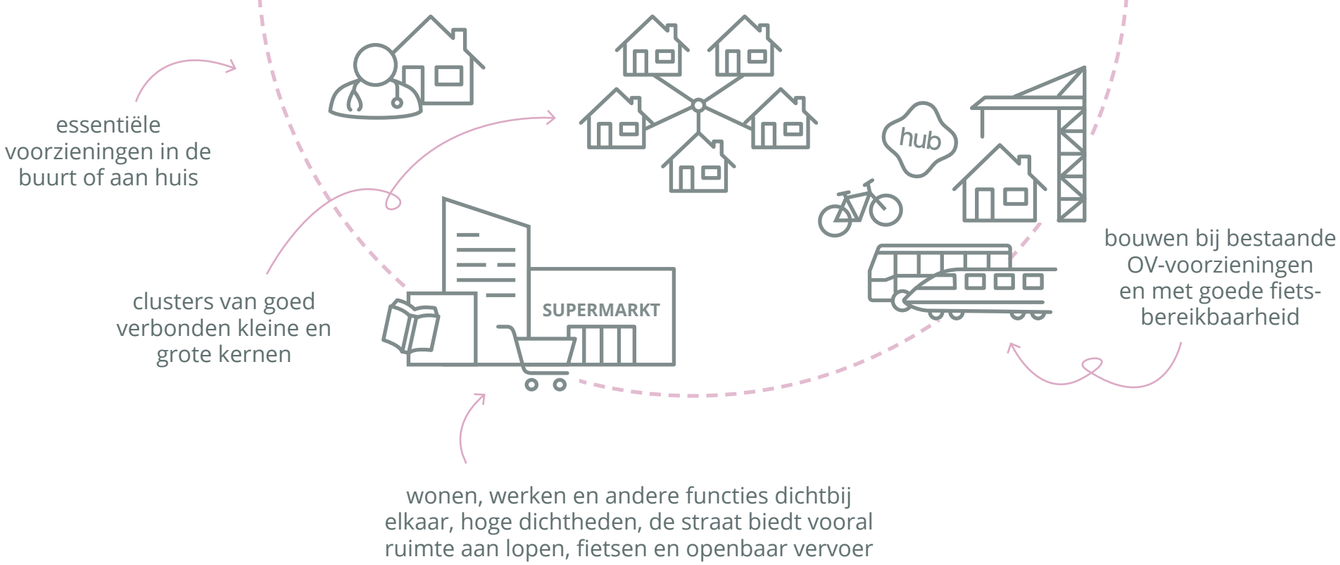
In de stad Groningen en middelgrote steden zoals Appingedam, Delfzijl, Hoogezand, Leek, Stadskanaal, Veendam, Winschoten, Winsum en Zuidhorn heet deze aanpak verstedelijking. Met name het ‘Daily Urban System’ in en rond de stad Groningen is daar dominant in. Het ‘Daily Urban System’ is het gebied van steden en dorpen met de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen. Dagelijks reizen ongeveer tweehonderdduizend mensen in de ochtend naar Groningen stad en die gaan allemaal later op de dag weer terug. 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 we daar moeten realiseren. We zetten er op in dat je maximale keuzes hebt qua reismogelijkheden. Keuzes die altijd passend zijn 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 betere leefbaarheid in kleinere kernen. Het geeft 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 bereikbaar per fiets, lopend of openbaar vervoer. Deze verstedelijking zetten we door.
- Voor het Ommeland organiseren we nabijheid: clusters van kernen die goed per fiets, publieke mobiliteit en auto verbonden zijn met hubs. Clusters met goede basisvoorzieningen.
- We versnellen de verbindingen binnen de provincie met het succesvolle Q-link en Qliner systeem en de ontwikkeling van sneltreinen. Dit doen we bijvoorbeeld met een aansluiting van de bussen van het Emmaviaduct naar het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het hoofdstation, de sneltrein naar Winschoten en de toekomstige sneltrein naar Stadskanaal.
- We willen ervoor zorgen dat je per trein sneller in de Randstad kunt komen. Daarnaast willen we de langeafstandsverbindingen per trein en/of bus met Duitsland (en verder) verbeteren, evenals de zuidoostelijke spoorverbinding met de Nedersaksenlijn.



WE kiezen VOOR BEREIKBAARHEID VAN VOORZIENINGEN:

nabijheid in stad en Ommeland



We pakken het aan vanuit:

PUBLIEKE MOBILITEIT

ACTIEVE MOBILITEIT

SLIMME EN GROENE MOBILITEIT

‘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. Goed ter been of minder mobiel. Mobiliteit helpt 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 meer afhankelijk worden van voorzieningen die steeds verder weg zijn. Het betekent ook dat ze langere afstanden afleggen. Bijvoorbeeld om naar school, werk of de bioscoop te gaan. De afhankelijkheid van een auto of publieke mobiliteit 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.

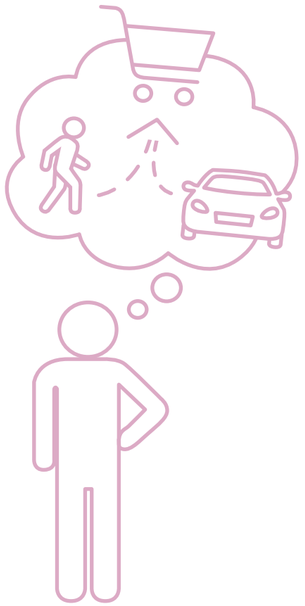
WE kiezen VOOR INCLUSIEVE MOBILITEIT:

makkelijk, toegankelijk en betaalbaar op stap

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.

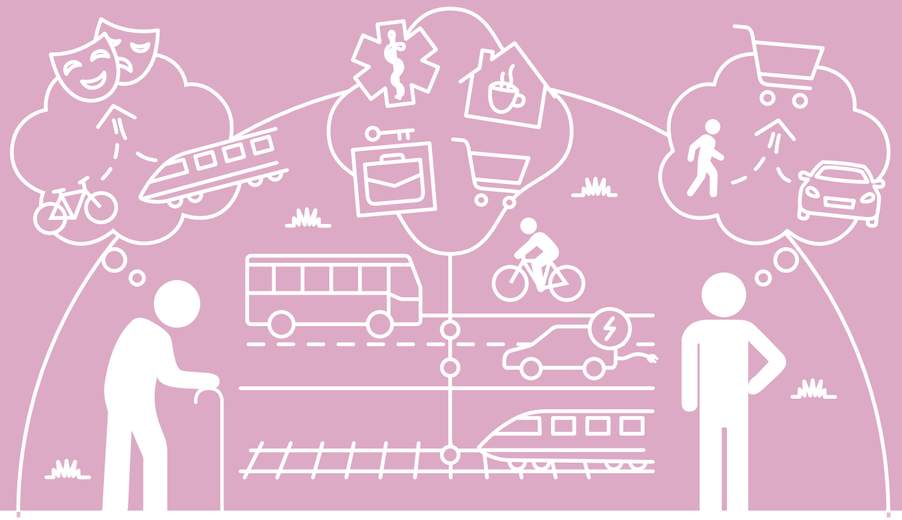
Publieke mobiliteit biedt hiervoor veel mogelijkheden. Want hoe meer mensen publieke mobiliteit gebruiken voor hun reis, hoe beter, betaalbaarder en fijnmaziger wij het systeem kunnen organiseren. De basis voor publieke mobiliteit bestaat uit het huidige basisnetwerk openbaar vervoer, hubs en de hubtaxi. 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 medicijnbezorging in gebieden waar apotheken ver weg zijn.

- We werken aan 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. Daartoe investeren we ook in goede wandel- en fietspaden naar de hubs toe.
- We bieden de hubtaxi aan tegen OV-tarief
- Op zoveel mogelijk hubs komen aanvullende diensten. 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 en makkelijk. Ook de betaalbaarheid van publieke mobiliteit is een belangrijke basis om publieke mobiliteit inclusief te maken. We werken aan goede voorzieningen voor reisbegeleiding. Dit zijn bijvoorbeeld duidelijke reisinformatie en boekings- en betalingsmogelijkheden. Ook kijken we naar verschillende tarieven tussen drukke en rustige momenten.
- We bekijken, samen met maatschappelijke organisaties en wegbeheerders, de mogelijkheden om de openbare ruimte (anders) te organiseren en de belangrijkste voorzieningen (scholen, supermarkten en sportgelegenheden) dichter bij onze inwoners te brengen.



WE kiezen VOOR INCLUSIEVE MOBILITEIT:

makkelijk, toegankelijk en betaalbaar op stap



We pakken het aan vanuit:

PUBLIEKE MOBILITEIT

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER

SLIMME EN GROENE MOBILITEIT

‘Bij een hub vind je slimme diensten en goede verbindingen’

GRONINGEN ALS STARTPUNT VAN DE WERELD

De provincie Groningen is Nederland in het klein; 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 ervaarden ook wat we missen als we niet kunnen reizen. Verbinding en innovatie waren nog nooit zo relevant.

Hoe is dat in Groningen?

Het openbaar vervoernetwerk is jaren geleden al innovatief georganiseerd in een basisnetwerk met hubs. In de dienstregeling konden we al op- en afschalen afhankelijk van het aantal reizigers. Door deze ingebouwde flexibiliteit konden we in de coronaperiode de dienstregeling en de frequentie van bussen tijdelijk en plaatselijk inkrimpen. We gebruiken de lessen uit deze tijdelijke aanpassingen als kans om het systeem robuuster en nog flexibeler te maken. Vooroplopen qua innovatie zorgt ervoor dat je beter bent voorbereid op de toekomst.

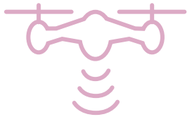
We zien Groningen als broedplaats van innovatie voor zorgeloze mobiliteit ten dienste van brede welvaart. We lopen al jaren voorop qua innovaties op

dit gebied. Voorbeelden zijn er genoeg: onze zero-emissie vloot van bussen en de eerste aanbesteding van openbare laadpunten voor elektrische auto's. Ook het zogenaamde Gronings Rooster is hier een voorbeeld van. Samen met Groningen Bereikbaar hebben we met middelbare en mbo-scholen in Groningen afspraken gemaakt om de lesroosters zo aan te passen dat leerlingen buiten de ochtendspits reizen. Hiermee zijn er minder volle bussen en treinen in de ochtendspits. Voor alle reizigers is dit prettig en hiermee maken we het openbaar vervoer nog aantrekkelijker.

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.

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. Dit betekent één systeem waarin alle vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. Oók het deel van je reis dat je met je eigen fiets of auto maakt. 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.

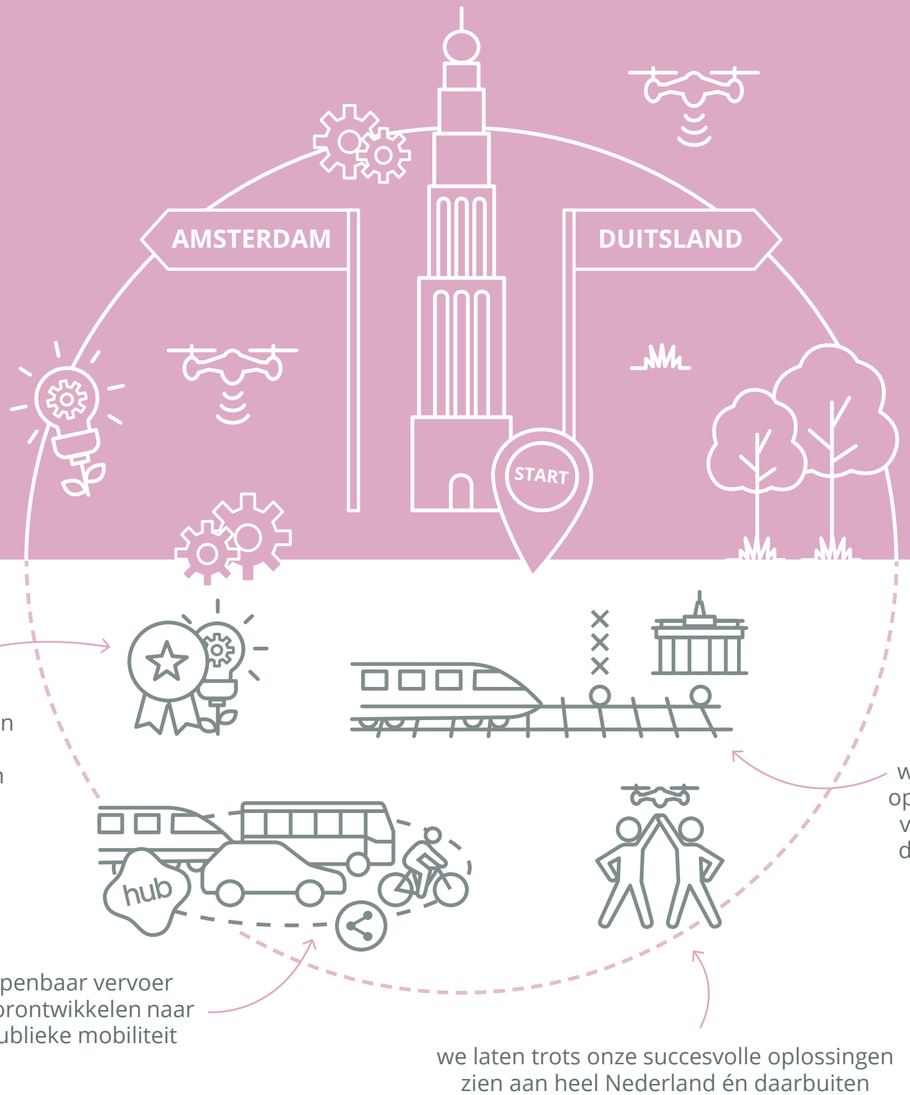
Kenmerkend voor Groningen is dat het niet blijft bij innovaties en pilots. Het gaat immers altijd om het aanpakken van onze maatschappelijke opgaven en daar is een versnelling voor nodig. Lukt iets niet? Dan stoppen we ermee. Werkt het wel, dan pakken we door, schalen we op en voeren we uit. Zodat de 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. Tegelijkertijd kijken we ook naar innovaties elders.
- We ontwikkelen als eerste provincie 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 blijven vooroplopen met innovatie op gebied van slimme en groene mobiliteit

we versnellen de openbaar vervoer-verbindingen op de lange afstand

openbaar vervoer doorontwikkelen naar publieke mobiliteit

we laten trots onze succesvolle oplossingen zien aan heel Nederland én daarbuiten

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 valt te halen. Een modal shift van weg naar water en spoor wordt mogelijk doordat we vooroplopen qua innovaties die de capaciteit van de bestaande infrastructuur kunnen vergroten.

WE kiezen ERVOOR OM MET ZORGELOZE, SLIMME EN GROENE MOBILITEIT

ruimte te geven aan grote werkgevers

Om te zorgen dat Groningen aantrekkelijk blijft voor werkgevers, is een goede werk-woonverbinding voor personeel essentieel. 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. We kijken over grenzen heen en verbinden 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 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.

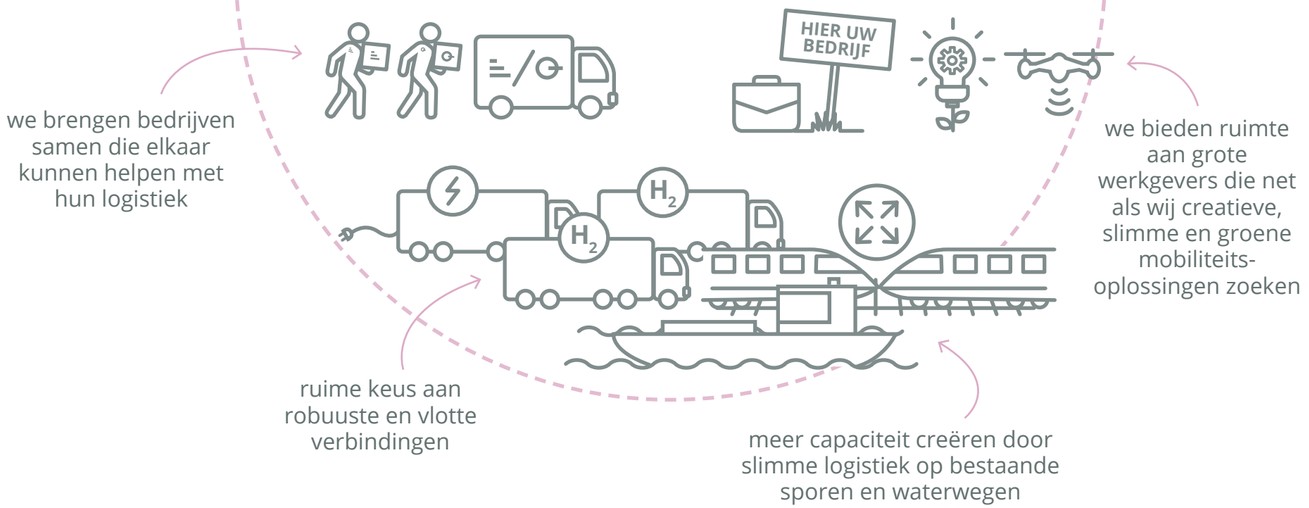
[16] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

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. Daarmee dragen we bij aan leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Bovendien zijn aanpassingen kostbaar en kennen een lange doorlooptijd.

- 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(re) 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 en hun activiteiten op elkaar af kunnen stemmen om zo circulair te werken.
- We stimuleren een modal shift[16] 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

‘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 het ongerepte Ommeland biedt alle ruimte om te voet of per fiets het cultuurhistorisch erfgoed en landschap te ontdekken. Ook de Groninger vaarwateren zijn nog onontdekte juweeltjes. Bijvoorbeeld het Reitdiep, het Damsterdiep 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. We ontwikkelen Groningen tot dé provincie waar je nog op ontdekkingsreis kunt.

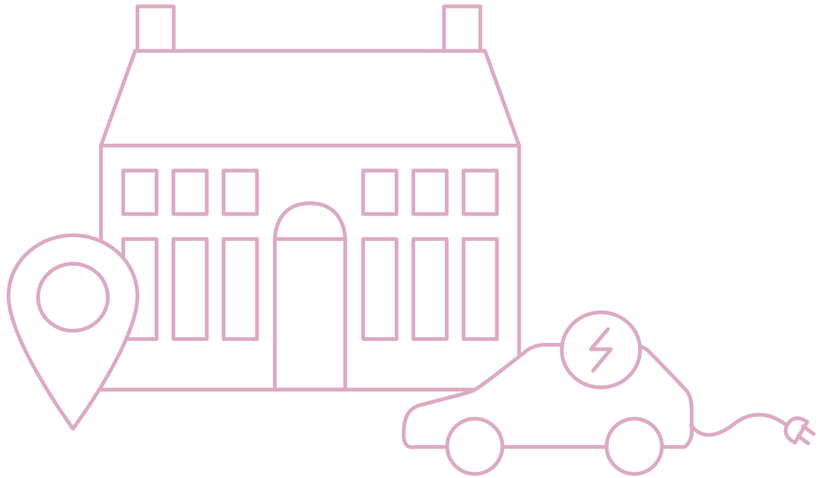
WE kiezen VOOR GRONINGEN ALS DÉ PROVINCIE

voor echte ontdekkingsreizen

Onze uitgestrekte provincie kent veel verborgen parels. Bijvoorbeeld de vele borgen en kerken en natuurlijk het Groninger landschap. Groningen leent zich daarom bij uitstek voor echte ontdekkingsreizen: wandelend, op de fiets, over het water, via de hubs of met de auto. Voor al deze reismogelijkheden verbeteren we de bereikbaarheid. Dat doen we deels door mooie fiets- en autoroutes te ontwikkelen, samen met lokale ondernemers en andere partners. Soms zijn verbeteringen nodig van de infrastructuur, bijvoorbeeld van wandelpaden en fietspaden. Of, in het geval van vaarrecreatie, dat we recreatief varen in Groningen makkelijker en aantrekkelijker maken. Dit kan 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 en 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. Daarbij hebben we aandacht voor de toenemende snelheidsverschillen op de fietspaden. Als meer toeristen Groningen bezoeken, biedt dat kansen voor de werkgelegenheid. Forenzen profiteren mee van de verbeteringen aan de infrastructuur en de 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 leggen aantrekkelijke en comfortabele (door)fietsroutes aan, waarmee we forenzen stimuleren vaker op de fiets naar het werk te gaan. Ook voor recreanten zijn dit aantrekkelijke routes.



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 klimaatprobleem vraagt onze serieuze aandacht. Het is 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 CO_2-uitstoot. Maar ook van stikstofoxiden en geluid. Dit heeft 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. Daarmee zijn we er nog niet. Het doel in het landelijke Klimaatakkoord: nul CO_2-uitstoot in 2050.

Hoe is dat in Groningen?

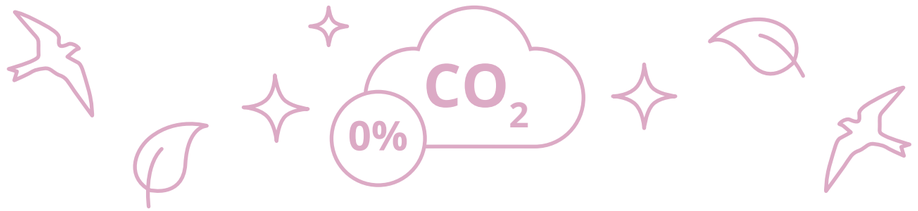
In Groningen gaan we verder. We willen de schoonste en gezondste provincie van Nederland zijn, met in 2040 de hoogste gemiddelde levensverwachting van Nederland[17]. Mede daarom willen we al in 2035 de uitstoot van mobiliteit naar nul brengen. Daarmee reduceren we niet alleen CO_2-uitstoot, maar ook stikstofuitstoot en geluidsoverlast. En het gaat om meer dan techniek: ons reisgedrag speelt een grote rol. Want de beste CO_2-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.

[17] *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-EMISSIE VOOR ALLE MOBILITEIT IN GRONINGEN

in 2035

Bij alles wat we doen, staat het verminderen van CO_2-uitstoot voorop. Stikstofuitstoot en geluidsproductie van mobiliteit dalen automatisch mee. Ook in dit opzicht blijft Groningen het lichtend voorbeeld voor de rest van Nederland. Dat doen we bijvoorbeeld door met samenwerkingsverband Hive.Mobility[18] slimme en groene technologie te ontwikkelen. Daarnaast zetten we ook in op nog betere samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen, branchevereningingen, maatschappelijke organisaties en bedrijven om mobiliteit slimmer en groener te organiseren. Alleen op die manier kunnen we grote veranderingen teweegbrengen. Denk bijvoorbeeld aan transporteurs die elkaar versterken en slim samenwerken om de pieken uit de spits te halen of ritten combineren om vervoersbewegingen te verminderen. Of gemeenten en provincie die samen wandelen en fietsen makkelijker maken. De doenersmentaliteit in de provincie draagt 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.

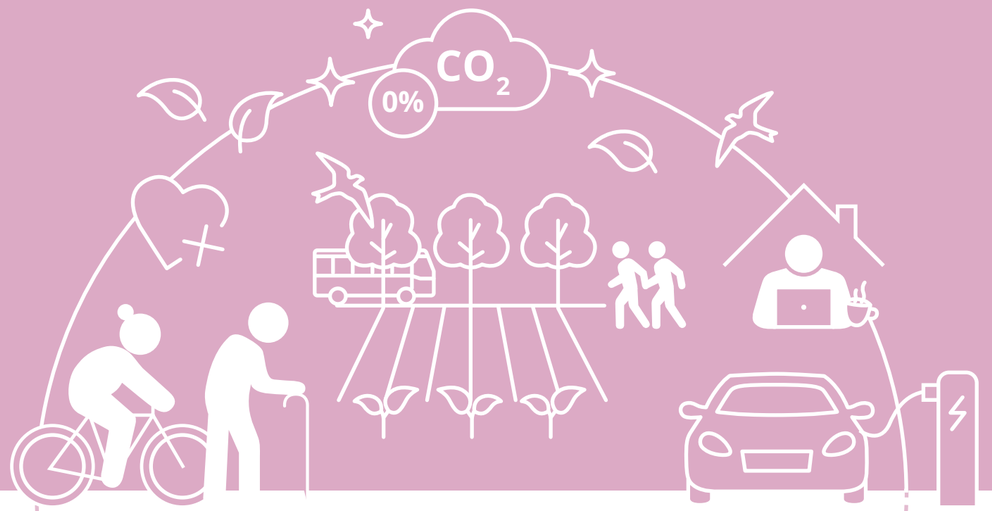


- We beginnen met de uitstoot van alle mobiliteit die we zelf veroorzaken: bussen en treinen, ons eigen woon-werkverkeer en het bouwen en onderhouden van infrastructuur pakken we als eerste aan.
- Met onze gemeenten maken we een Regionaal Mobiliteitsplan voor slimme en duurzame mobiliteit. Daarmee voeren 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 (tijd en plaats afhankelijk) te betalen voor mobiliteit, zodat duurzame reiskeuzes lonen.
- Door lopen, fietsen en publieke mobiliteit goed te organiseren, geven we Groningers meer duurzame reiskeuzes.
- We besteden het aanleggen en onderhouden van infrastructuur (wegen, bruggen, fietspaden, busbanen) zo duurzaam mogelijk aan. We gebruiken daarvoor diverse bestaande hulpmiddelen en rekenmethoden zoals de Duurzaam Bouwen Calculator (DuboCalc) en de CO_2-prestatieladder, zodat werkelijke CO_2-winst gegarandeerd is.
- We zijn de broedplaats en 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.

[18] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

WE kiezen VOOR ZERO-EMISSIE VOOR ALLE MOBILITEIT IN GRONINGEN

in 2035



We pakken het aan vanuit:

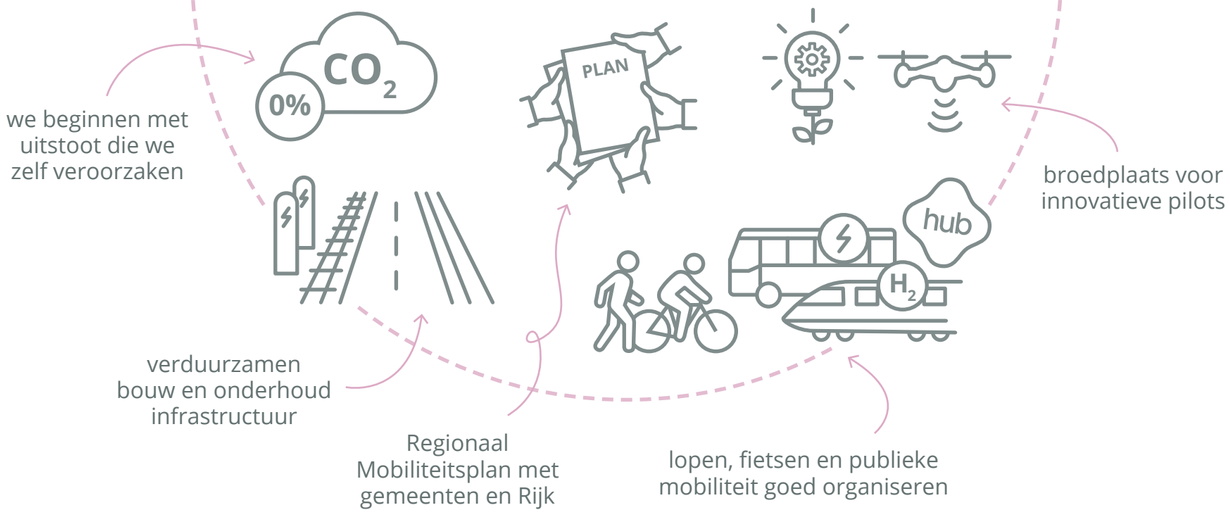
PUBLIEKE MOBILITEIT

ACTIEVE MOBILITEIT

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER

INFRASTRUCTUUR

SLIMME EN GROENE MOBILITEIT



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

VEILIGHEID

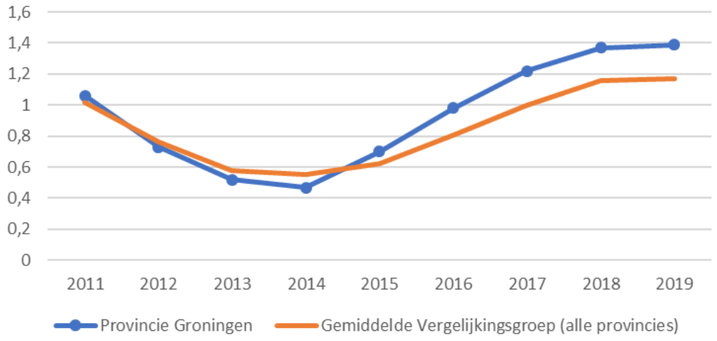
IEDEREEN VEILIG ONDERWEG

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 in 2050 naar nul moet. Dat betekent dat er nog 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?

In Groningen willen we dat iedereen zo veilig mogelijk kan meedoen in het verkeer en veilig thuis kan komen. Met veilige wegen en fietsroutes maken we de leefomgeving in onze provincie aantrekkelijk om te werken en te leven, voor jong en oud. En ook door educatie op scholen en voorlichting werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het is nodig om daadkrachtig te blijven en samen te werken aan een betere verkeersveiligheid. Dat betekent inzet op de situaties, locaties en groepen verkeersdeelnemers waarbij de kans op een (ernstig) ongeval groot is. Dat doen we gezamenlijk met gemeenten en een breed scala aan maatschappelijke partijen. Met de juiste verkeersveiligheidsmaatregelen daalt het aantal ongelukken in het verkeer. Daarmee daalt ook het aantal verkeersslachtoffers. Daarom stellen we de vraag bij alles wat we doen en investeren: hoe maken we het risico op een ongeval zo klein mogelijk?

Geregistreerde verkeersslachtoffers per 1000 inwoners (5-jarig gemiddelde)



Jaartal	Provincie Groningen	Gemiddelde Vergelijkingsgroep (alle provincies)
2011	1,06	1,02
2012	0,73	0,76
2013	0,52	0,58
2014	0,47	0,55
2015	0,7	0,62
2016	0,98	0,81
2017	1,22	1
2018	1,37	1,16
2019	1,39	1,17

Bron: www.verkeersveiligheidsmonitor.nl).

In de afgelopen jaren hebben we ons overwegend gebaseerd op blackspots: de plekken waar veel ongelukken gebeurden. Deze locaties hebben we veiliger gemaakt door rotondes aan te leggen, kruisingen ongelijkvloers te maken, fietsoversteken te verbeteren en wegen en fietspaden te verbreden.

Daarnaast hebben we heel gericht met 3E-campagnes (Engineering, Education & Enforcement, oftewel infrastructuur, onderwijs/voorlichting en handhaving) de infrastructuur aangepakt, educatie en voorlichting verzorgd en samen met de politie en het openbaar ministerie voor meer en betere handhaving gezorgd. Al deze maatregelen hebben een grote daling in het aantal verkeersslachtoffers tot gevolg gehad.

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 fietspaden en wegen komen de ongelukken met name door te hoge en verschillende snelheden in combinatie met infrastructuur die nog niet volgens de laatste veiligheidseisen is ingericht. Daarnaast rijdt er in onze uitgestrekte provincie veel landbouwverkeer. Landbouwvoertuigen zijn in de afgelopen decennia groter geworden. De plattelandswegen en dorpskernen zijn echter niet meegegroeid. Actieve weggebruikers als fietsers en voetgangers voelen zich daardoor onveilig.

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

en het stimuleren van veilig gedrag door de 3E-aanpak verder uit te breiden

- We organiseren verkeerseducatie en gedragscampagnes voor allerlei soorten verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld specifiek voor ouderen op een elektrische fiets, voor jonge landbouwers, 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

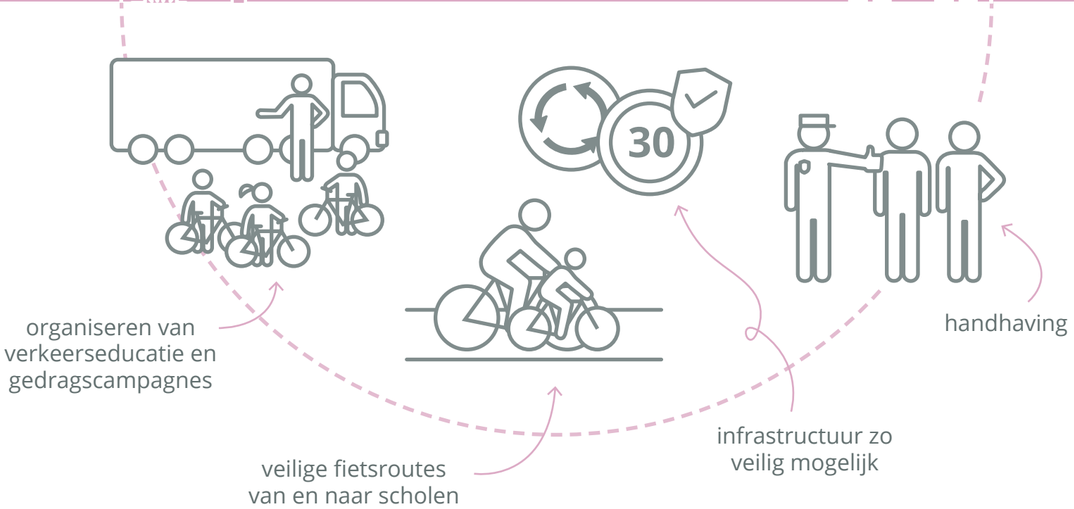
en het stimuleren van veilig gedrag

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 samen met elkaar op zoek te gaan naar oplossingen. De ambities van bedrijven, organisaties, gemeenten, provincie en 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

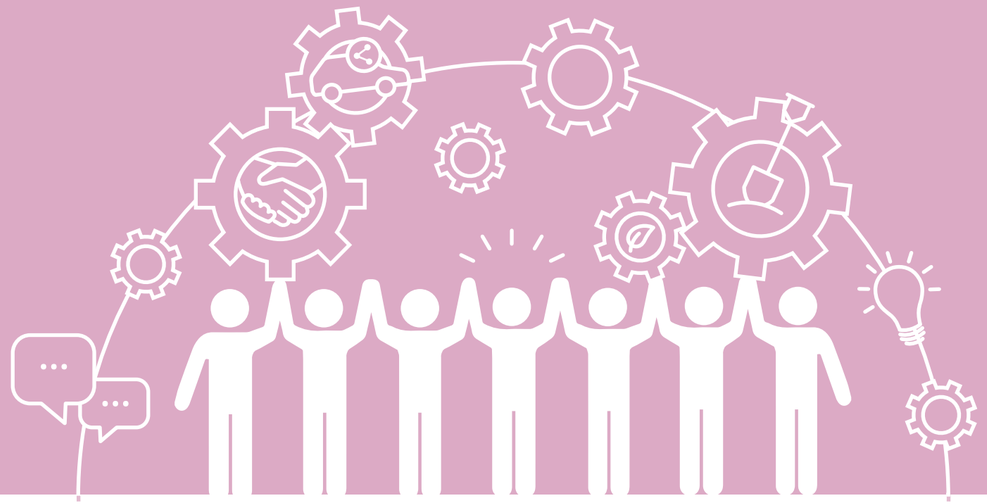
nog beter te leren samenwerken

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. Ook 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 te versterken met verschillende belangenverenigingen.
- Met goed omgevingsmanagement zorgen we ervoor dat we vooraf goed op de hoogte zijn van alle opgaven die spelen rond een project. We blijven omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid geven om mee te denken over hun eigen leefomgeving. En we zorgen dat omwonenden zo min mogelijk overlast ervaren van werkzaamheden.
- We verweven participatietrajecten standaard in ons denken en handelen. Dit betekent dat we in goed samenspel met allerlei partijen, inwoners en organisaties visies ontwikkelen, doelen bepalen, plannen maken en projecten uitvoeren. Deze gezamenlijke zoektocht noemen we niet voor niets ‘expeditie participatie’, omdat het samen met inwoners, belanghebbende organisaties, ambtenaren, bestuurders en volksvertegenwoordigers soms letterlijk zoeken is naar de weg vooruit. We hebben daarbij ten eerste bijzondere aandacht voor organisaties van bewoners- en dorpsbelangen, omdat zij goed zicht hebben op de behoeften die in lokale gemeenschappen spelen. Ten tweede streven we ernaar om met gemeenten, waterschappen en Rijk als één overheid op te treden.

WE kiezen ERVOOR OM

nog beter te leren samenwerken



We pakken het aan vanuit:

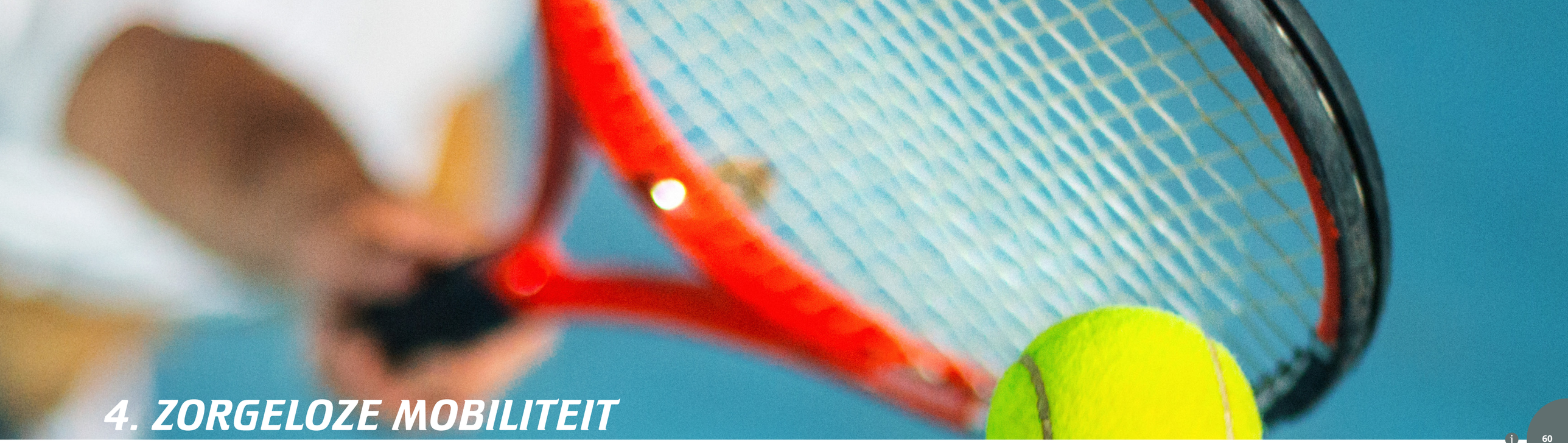
DEZE OPGAVE IS NIET GEKOPPELD AAN EEN THEMA.
IN HOOFDSTUK 5 WERKEN WE VERDER UIT HOE WE ONZE
ROL PAKKEN OM SAMENWERKING GOED TE ORGANISEREN.

'We werken samen aan zorgeloze mobiliteit'

4. ZORGELOZE MOBILITEIT BOUWEN WE OP IN THEMA'S

Onze zes mobiliteitsthema's:

1. Publieke Mobiliteit
2. Actieve Mobiliteit
3. Goederenvervoer en Logistiek
4. Infrastructuur
5. Slimme en Groene Mobiliteit
6. Verkeersveiligheid



4. ZORGELOZE MOBILITEIT BOUWEN WE OP IN THEMA'S

Vooraf

In hoofdstuk 2 hebben we uitgelegd waarom we als provincie de brede welvaart willen bevorderen. Dat zetten we uiteen in acht (maatschappelijke) opgaven (zie hoofdstuk 3). Met zorgeloze mobiliteit willen we eraan bijdragen om deze brede welvaart na te streven. Mobiliteitsbeleid kan oplossingsrichtingen bieden voor de opgaven waar we voor staan. Dit doen we vanuit zes mobiliteitsthema's. Voor elk thema geven we aan waarom we hieraan werken, hoe we dit aanpakken en wat we willen bereiken. In het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit werken we dit uit in concrete activiteiten en projecten.

Zes thema's als antwoord op acht opgaven

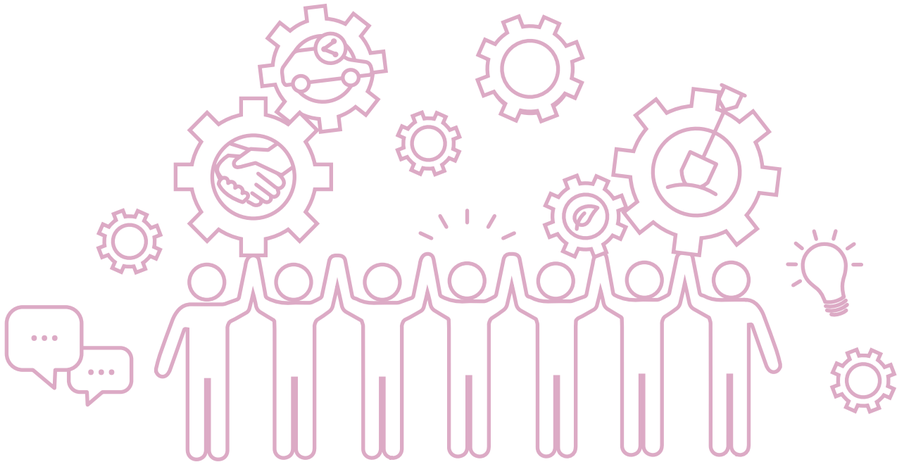
Mobiliteit is een van de pijlers die bijdraagt aan het verbeteren van de brede welvaart en de maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Met dit Programma Mobiliteit kiezen wij voor één integrale mobiliteitsvisie voor de provincie Groningen, waar alle mobiliteitsthema's onderdeel van uit maken. Hiermee verbinden we de traditionele 'kokers' van modaliteiten beter met elkaar.

De zes mobiliteitsthema's zijn een logisch en pragmatisch antwoord op de acht opgaven. Ze vormen echter niet het volledige antwoord om de opgaven aan te pakken. Andere provinciale beleidsprogramma's benaderen de opgaven vanuit een ander perspectief.

Hoe pakken we het aan?

Bij elk thema beschrijven we hoe we dit als provincie gaan aanpakken. We blijven eraan werken om vanuit de opgaven te denken en de beleidsdomeinen steeds beter op elkaar af te stemmen. Zo werken we integraal.

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.



Publieke Mobiliteit

Waar gaat het over?
Publieke Mobiliteit gaat over alle - door overheidspartijen georganiseerde - vervoersvormen waar mensen collectief gebruik van kunnen maken. Eén of meerdere overheidspartijen organiseren, coördineren of verlenen een vergunning voor deze vervoersvorm. En er kunnen meerdere mensen gebruik van maken, soms tegelijkertijd zoals in de trein, soms op verschillende momenten zoals met een deelfiets. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan bussen en bushaltes, treinen en stations, hubs en carpoolplaatsen. Ook vallen (hub)taxi's, deelauto's, -scooters en -fietsen of andere deelsystemen die mogelijk worden ontwikkeld en aangeboden door bedrijven onder publieke mobiliteit. Voor goede publieke mobiliteit helpt het als (digitale) reisplanners, abonnementsvormen en betalingssystemen beschikbaar zijn voor iedereen in één systeem.

Als provincie vinden we het belangrijk dat publieke mobiliteit en individuele mobiliteit (zoals een eigen auto of fiets) elkaar goed aanvullen. De focus voor ons als provincie ligt op collectieve mobiliteit op plekken waar het druk is. Op plekken waar ruimte genoeg is, heeft individuele mobiliteit, de hubtaxi en deelmobiliteit een belangrijkere rol in het vervoerssysteem. Hubs zijn daarbij belangrijke schakels. Hier kun je overstappen tussen individuele en verschillende vormen van publieke mobiliteit. Hier parkeer je je eigen fiets in een fietskluis of de auto op een P+R en stap je over op een bus of een trein.

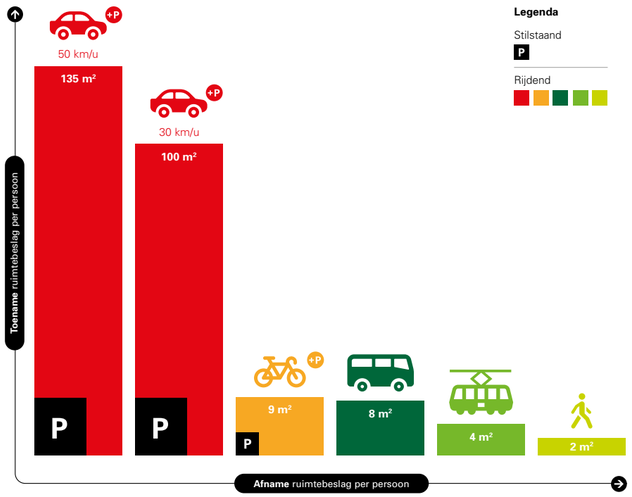
Waarom werken we aan dit thema?
We willen alle publieke mobiliteitsdiensten samenbrengen in één goed functionerend geheel. Dat betekent:

- 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.

Als we dit goed organiseren, kun je je in Groningen verplaatsen zonder dat je een eigen voertuig hoeft te bezitten. Door de publieke mobiliteit daarnaast ook nog betaalbaar te houden, bevorderen we de inclusiviteit en de kansengelijkheid.

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 er minder auto's nodig. Zo maken we openbare ruimte vrij voor een prettige leefomgeving.



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

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 loopt of fietst. Ten tweede omdat toeristen en bezoekers de provincie 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 belangrijk 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. Dit omdat we veel relevante taken, mogelijkheden en bevoegdheden hebben. Wij besteden immers de concessies aan voor het openbaar vervoer (direct en indirect[19]). 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.

Om de systemen achter publieke mobiliteit samen te brengen, werken we samen met de provincie Drenthe, het OV-bureau Groningen Drenthe, Publiek Vervoer en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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 reiskosten, tijdsduur, flexibiliteit en duurzaamheid een belangrijke rol.

[19] *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 de provincie Fryslân. De hubtaxi organiseren we samen met gemeenten binnen de samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe.*

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 de weg wel vindt. Ook voor mensen die af en toe gebruikmaken van publieke mobiliteit, 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. 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 de hubtaxi. Bij de (door)ontwikkeling van de hubs is ook aandacht om van de hubs aantrekkelijke en relevante plekken te maken. Van een koffietentje 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 inzetten op sterke verbindingen en het netwerk van beschikbare vervoersdiensten verdichten op stadsgewestelijke afstanden. We benutten daarvoor de mogelijkheden in onze eigen openbaarvervoerconcessie. Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), de snelle verbindingen op de langere afstanden en de hoogwaardige verbindingen op stadsgewestelijke afstanden, vormen 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 bijvoorbeeld niet meer in elke kern in het centrum, maar blijft deze op de doorgaande weg. De bushalte is daardoor wat verder weg, terwijl voor een groot deel van de reizigers de totale reis wel verbetert. 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 op de verbindingen in onze provincie.

Wat willen we bereiken?
Samen met de gemeenten realiseren wij een Basisvoorziening Publieke Mobiliteit:

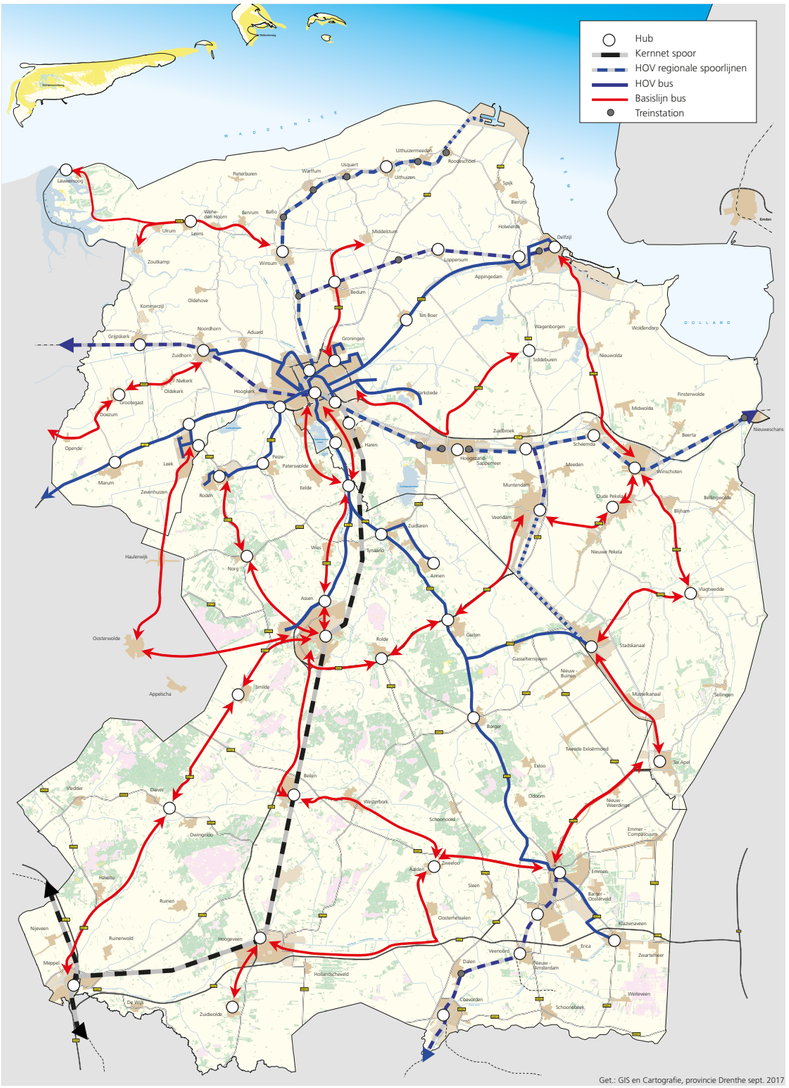
- Iedere inwoner en bezoeker van de provincie Groningen kan gebruik maken van publieke mobiliteit. Dat geldt ook voor reizigers die bijvoorbeeld slecht ter been zijn en niet zelf naar een bushalte of hub kunnen komen. Zij kunnen daarvoor gebruik maken van de hubtaxi.
- We zorgen samen met onze partners dat de hubtaxi in Groningen breed bekend is en over enkele jaren als logisch verlengstuk van bus en trein wordt gezien.
- We bieden de hubtaxi aan tegen OV-tarief.
- 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.
- We zetten in op een simpele en toegankelijke digitale manier, waarmee reizigers hun hele reis makkelijk kunnen zoeken, boeken en betalen.
- Autonoom vervoer kan in de toekomst publieke mobiliteit een flinke boost geven. Autonoom vervoer en andere vormen van deelmobiliteit kunnen we op termijn mogelijk inzetten als hubtaxi. We onderzoeken of we daarmee beschikbare tijdsvensters van de hubtaxi kunnen verruimen of zelfs laten vervallen. In 2030 willen we hiervoor substantiële stappen hebben gezet.

Als (mede)opdrachtgever zorgen wij 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 ERTMS en ATO). Zo kunnen we treinen dichter op elkaar laten 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 bedienen zij de reizigers die met maximaal één overstap de belangrijke economische kerngebieden[20] en de P+R locaties in en om de stad Groningen willen 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 hoogwaardige busverbindingen op stadsgewestelijke afstanden die hoogfrequent rijden en grotere kernen rondom de stad Groningen verbinden met P+R-terreinen en belangrijke bestemmingen in de stad Groningen. Ze zijn herkenbaar door hoge kwaliteit en kleurvorming op de bus en op de haltes. Daarbij bepaalt het

[20] *UMCG, Martini ziekenhuis, Zernike, Binnenstad, Hoofdstation en Europapark*

Basisnetwerk OV Groningen Drenthe



gebruik mede de ondergrens van de minimale eisen. Sommige uitlopers van de Q-link worden bijvoorbeeld wat minder vaak bediend en de haltes hebben wat minder voorzieningen.

- 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. Het streven is dat deze rijden tussen 06.00 en 24.00 uur met een frequentie van minimaal één keer per uur. Op enkele basisbuslijnen is de frequentie op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur minimaal twee keer per uur.
- Op zon- en feestdagen en in vakantieperiodes wordt een aangepaste dienstregeling aangeboden.
- De afgelopen jaren is als gevolg van corona sprake geweest van maatwerkoplossingen in de dienstregeling. Zo snel het weer kan en er voldoende reizigers zijn gaan we terug naar de minimale gewenste dienstregeling van het basisnetwerk OV.
- Met het Basisnetwerk Trein en Bus willen we goed aansluiten op het landelijke Nederlandse spoornetwerk en het spoornetwerk in Duitsland. Wij zetten naast verbeteringen van het bestaande Basisnetwerk in op meer grootschalige verbeteringen via bestaand spoor, de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Wunderline. Of het tot realisatie van deze projecten komt, is afhankelijk van een substantiële financieringsbijdrage van het Rijk en de EU.
- Wij blijven continu zoeken naar de meest optimale reis voor alle reizigers, ook als dit niet kostendekkend is. Bijvoorbeeld wanneer een bepaalde reismogelijkheid aan groepen reizigers uit bepaalde gebieden meer kansen biedt op werk of scholing.

We stellen een ontwikkelagenda publieke mobiliteit op en werken toe naar één publiek mobiliteitssysteem:

- We werken toe naar een samenhangend publiek mobiliteitssysteem voor de reiziger. Omdat niet alleen de provincie, maar ook het Rijk, gemeenten en bedrijven onderdelen van publieke mobiliteit verzorgen, is nauwe samenwerking tussen deze partijen nodig. 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.
- 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 publieke mobiliteit 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 werken aan deelmobiliteit aan de hand van een agenda deelmobiliteit:

- Deelmobiliteit is cruciaal voor publieke mobiliteit. De uitrol ervan staat, zeker buiten de stad Groningen, nog in de kinderschoenen. Daarom stellen we daarvoor een specifieke agenda op. Dat doen we samen met alle betrokkenen, 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.

We realiseren zero-emissie publieke mobiliteit:

- We maken alle onderdelen van publieke mobiliteit 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.

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 zeilen, kanoën of windsurfen.

Waarom werken we aan dit thema?
Lopen, fietsen en andere vormen van actieve mobiliteit zijn gezond, omdat je altijd zelf moet bewegen. Daarnaast zijn ze duurzaam en geven ze weinig overlast. Veel mensen wandelen of fietsen naar hun werk, naar school of naar de winkel. Ook lopen of fietsen mensen vaak naar de bus of trein; dit noemen we het voor- en natransport voor publieke mobiliteit. Actieve mobiliteit is ook als sport en recreatie belangrijk voor mensen. Bijvoorbeeld roeien, kanoën, wandelen en fietstoertochten.

Goede wandel- en fietsroutes dragen bij aan een aantrekkelijke, fijne leefomgeving. Wanneer meer forenzen bijvoorbeeld met de fiets naar hun werk gaan, betekent dit in hun woonplaats en in de stad minder autoverkeer en blijft er op beide locaties meer ruimte over om te leven. Dat wordt versterkt doordat voor lopen en fietsen weinig ruimte nodig is. Ook bevordert het de kansengelijkheid en inclusiviteit wanneer je scholen, supermarkten of andere belangrijke voorzieningen per fiets of te voet kunt bereiken. Niet iedereen bezit immers een auto.

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, 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 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?
De ‘Fietsstrategie 2016-2025’ is staand beleid en past naadloos binnen het voorliggende Programma Mobiliteit. Dit betekent dat wij inzetten op een goed fietsnetwerk in de hele provincie, op fietsen als onderdeel van de ketenreis, op fietsstimulering, op samenwerking met en tussen alle partijen en op fietsveiligheid.

Een goed fietsnetwerk in de hele provincie
We realiseren doorfietsroutes en regionale fietsroutes in onze provincie. Dit doen we onder andere voor forenzen en scholieren. Zo zorgen we dat alle belangrijke plaatsen in de provincie goed bereikbaar zijn per fiets. Hiervoor realiseren we een dekkend fietsnetwerk tussen die plaatsen. We investeren ook in het fietsknooppuntennetwerk dat alle toeristische locaties verbindt. We zorgen ervoor dat belangrijke fietsroutes voor forenzen en scholieren aantrekkelijke en veilige routes zijn voor alle doelgroepen. Dit geldt ook voor de fietsroutes die onderdeel zijn van het fietsknooppuntennetwerk. Bij het thema Infrastructuur gaan we verder in op het fietsnetwerk.

Fiets en publieke mobiliteit
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.

Fietsstimulering
Met de ambitie van 20% meer fietsgebruik in 2027 (ten opzichte van 2017) sluiten we aan bij de landelijke ambitie van Tour de Force. 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. We promoten onze doorfietsroutes als aantrekkelijk alternatief voor de auto. Bovendien stimuleren we kinderen en hun ouders om de fiets te pakken. Dit doen we onder andere met de ontwikkeling van spelvormen zoals HiBike en speciale kinderfietsroutes.

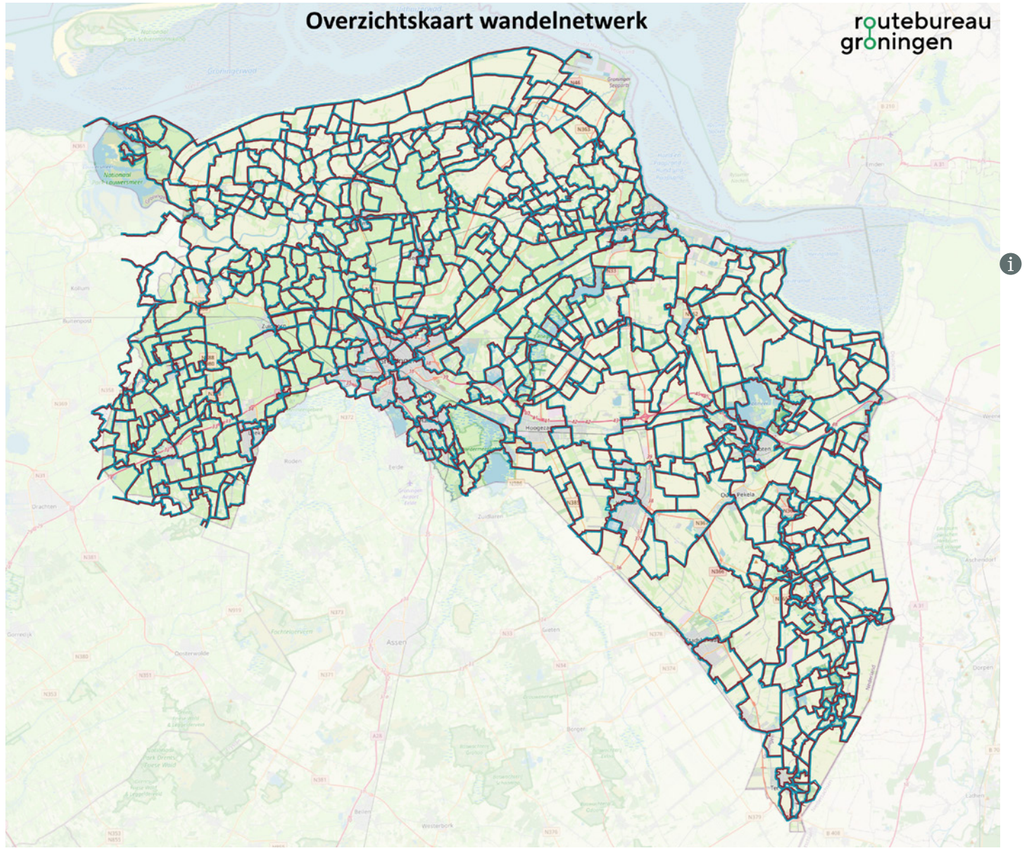
Samen werken aan een fietsgemeenschap
Wij willen voortbouwen op de samenwerking met andere overheden en belangenorganisaties die we hebben opgebouwd de afgelopen jaren. Hiertoe willen wij een fietsgemeenschap oprichten. Binnen deze fietsgemeenschap zijn de gemeenten van groot belang. Ze zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het overgrote deel van de fietspaden 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.

Veiligheid
De doelstelling van 50% minder verkeersslachtoffers onder fietsers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050 is in lijn met de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid. Dit willen we bereiken door alle provinciale fietspaden in te richten volgens de richtlijnen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarnaast blijven we inzetten op verkeerseducatie.

Recreatief wandelen en varen op de agenda
Vanuit mobiliteit hebben we tot nu toe vooral aandacht voor lopen en wandelen daar waar het de provinciale infrastructuur raakt. Dan gaat het om looproutes naar bushaltes en voetpaden en oversteekplaatsen langs provinciale wegen. Specifieke aandacht voor wandelen en lopen is een nieuw onderdeel binnen het provinciale mobiliteitsbeleid. De provincie neemt nu het voortouw om samen met gemeenten, belangenorganisaties en het Rijk een agenda op te stellen: lopen en wandelen voor Groningers. In deze agenda willen we onze ambities en beleid voor wandelen en lopen concreet maken. We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij het bestaande wandelknooppuntennetwerk. Bij de ontwikkeling van de agenda betrekken we in ieder geval de Stichting Wandelnet, Stichting Routebureau Groningen en de Vereniging Groninger Dorpen.

Ook willen we meer gaan inzetten op actief gebruik van onze vaarwegen. De fijnmazige wateren in onze provincie zijn erg geschikt voor varen, kanoën, suppen en andere watersporten. En we gaan ons meer inzetten om een goed ontsloten en gastvrije provincie te zijn voor vaarrecreanten. Hiervoor sluiten we aan bij het uitvoeringsprogramma Vrijetijdseconomie en werken we samen met het Rijk, gemeenten en waterschappen. Wij zetten ons in om de brug- en sluisbediening en het beheer en onderhoud op en langs vaarwegen gebruiksvriendelijker te maken. Er zijn nu nog grote verschillen tussen de brugbedieningstijden en bedieningswijzen van onze verschillende bruggen, wat voor gebruikers barrières opwerpt.

Het wandelnetwerk in de provincie Groningen



Wat willen we bereiken?

We stimuleren alle doelgroepen om meer te gaan fietsen:

- We zien een stijging in het fietsgebruik door onze inzet op fietsstimuleringsactiviteiten.
- We hebben samen met Groningen Bereikbaar een succesvolle aanpak voor fietsstimulering bij werkgevers in de hele provincie gerealiseerd.
- We hebben een actieve fietsgemeenschap waardoor Groningse partijen elkaar versterken en activiteiten effectiever worden.

We maken fietsen veiliger:

- We hebben het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers verminderd door de aanleg van fietspaden en fietsoversteken en het weghalen van obstakels.
- We zijn op weg naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

We werken aan een compleet fietsnetwerk in de hele provincie:

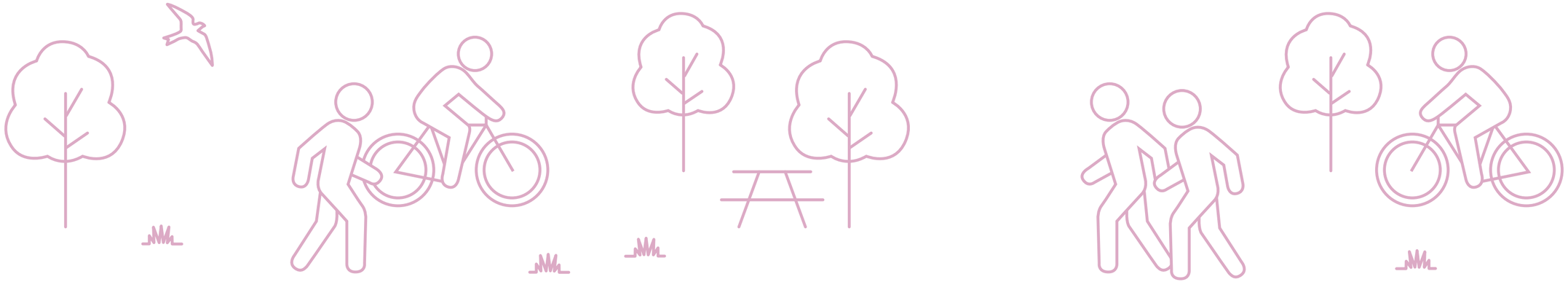
- We hebben de kwaliteit van het recreatief fietsen op het fietsknooppuntennetwerk verbeterd, bijvoorbeeld door betere bewegwijzering.
- We investeren in de beleving van fietsers en maken onze fietspaden aantrekkelijk. Dit levert een hogere waardering van fietsen in Groningen op.
- Binnen het provinciale fietsnetwerk zijn alle doorfietsroutes en regionale hoofdfietsroutes gereed (zie thema Infrastructuur).

We gaan werk maken van wandelen en lopen en stellen een wandelagenda op:

- We stellen met de betrokken partijen een wandelagenda op.
- We breiden de mogelijkheden voor wandelen uit door samen met partners te investeren in het wandelknooppuntennetwerk.

We realiseren aantrekkelijke vaarwegen voor recreanten:

- We maken de brug- en sluisbediening gebruiksvriendelijker voor recreatievaart.
- Het overgrote deel van de knelpunten in brug- en sluisbediening voor de recreatievaart willen we opgelost hebben in 2035.
- We verbeteren de gebruikskwaliteit van onze vaarwegen voor sporters en vaarrecreanten.



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 het vervoer van goederenstromen. Het gaat over de hele keten van grondstof tot gebruik en recycling en tot nieuwe grondstoffen. Het is een veelomvattend thema: van grote (internationale) logistieke stromen tot seizoensgebonden landbouw-logistiek en fijnmazige logistiek dichtbij. Logistieke stromen vinden veelal hun weg via grote en kleine overslaglocaties (denk in Groningen aan de zeehavens, Groningen 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 is belangrijk voor inclusiviteit. Door logistiek kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving, bijvoorbeeld door (hoogwaardige of laagdrempelige) werkgelegenheid te bieden of door de bezorging van hun levensbehoeften in de winkel of zelfs bij mensen thuis. Het is een belangrijke vestigingsvoorwaarde en vaak een springplank voor nieuwe (inter)nationale bedrijvigheid.

Logistiek 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. Door hierin samenhangend op te treden, kan logistiek bijdragen aan al deze opgaven. De 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 steeds belangrijker thema. We vervullen hierin verschillende rollen: als infrabeheerder zijn we bijvoorbeeld verantwoordelijk voor belangrijke schakels in het infrastructuurnetwerk. Met ons ruimtelijke beleid hebben we een belangrijke stem bij het aanwijzen of initiëren van ontwikkelgebieden voor bedrijvigheid. Het meest recente voorbeeld is het initiatief tot uitbreiding van de Eemshaven in de Oostpolder. Met onze deelname in bijvoorbeeld Groningen Seaports, Railport Groningen en Groningen Airport Eelde dragen we bij aan de ontwikkeling van de belangrijkste logistieke overslagpunten in de provincie. Het doel van dit thema logistiek is een logistiek systeem dat optimaal bijdraagt aan de maatschappelijke, ruimtelijke en economische opgaven van Groningen. We willen daarom samenwerken met logistieke partners om met (innovatieve) oplossingen de logistieke netwerken te versterken, verslimmen, vergroenen en verduurzamen.

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 vervoeren verschillende logistieke bedrijven goederen met verschillende soorten voer- en vaartuigen. Dit kunnen vrachtwagens zijn maar ook schepen, busjes, fietsen en soms zelfs pijpleidingen of drones. Dit geheel noemen we multimodale netwerken. Het kan wenselijk zijn om te sturen in de keuzes voor routes en vervoermiddelen. Dit kan bijvoorbeeld door te zorgen dat vrachtwagens niet dwars door dorpen en steden rijden of dat transport per fiets een alternatief is voor binnensteden. 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 met zo weinig mogelijk overlast voor omwonenden. Daarvoor moet niet alleen de fysieke infrastructuur en bereikbaarheid op orde zijn. Het is ook belangrijk dat de energievoorziening en digitale infrastructuur klaar zijn voor de hoeveelheden vrachtvervoer van de toekomst.

Logistieke hubs en knooppunten moeten ook de juiste duurzame voorzieningen bieden. Daarnaast moeten ze met passende infrastructuur ontsloten zijn en de services op de juiste plek beschikbaar stellen. Praktisch kan het dan gaan over logische plekken voor op- en overslag, ruimte voor laadpalen, infrastructuur met de juiste afmetingen, hubs voor stadslogistiek, het ontwikkelen van innovatieve transportmiddelen en veilige

parkeerplaatsen. 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 het 'Physical Internet'. Dit verdient enige uitleg. Op het internet zijn computers, servers en datacenters digitaal met elkaar verbonden en komen data probleemloos en efficiënt op de plek van bestemming. Dat is allemaal goed geregeld met een aantal zogenoemde protocollen, waardoor alle internetknooppunten, computers en telefoons met elkaar kunnen communiceren. Het maakt de gebruiker dus niet uit hoe en via welke verbinding de data hun weg vinden, zo lang het maar doet wat het moet doen. Het Physical Internet betekent dat je goederenvervoer en logistiek op een vergelijkbare manier organiseert. Het maakt dan niet meer uit welke partij wanneer welke goederen vervoert. Alle onderdelen van het netwerk werken samen om het geheel zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Pakketjes zijn dan niet meer gebonden aan één partij, maar volgen de slimste route. Daarvoor moet de digitale én fysieke infrastructuur op orde zijn.

Verslimmen en verduurzamen van logistiek

We werken aan het verslimmen en verduurzamen van logistiek. Dit doen we onder andere door mee te werken aan een versnelde ontwikkeling en toepassing 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 accu's zijn daar vaak geen goede oplossing.

Om onze ambitie te realiseren, kijken we ook naar het bundelen of verminderen van (onnodige) logistieke stromen. Daarvoor willen we onder meer ons hub-netwerk inzetten in de logistieke keten. Hubs kunnen bijvoorbeeld ingericht worden met logistieke voorzieningen (bijvoorbeeld kluisjes), of als overslagpunt ingezet worden. Zo hoef je bijvoorbeeld niet meer twee keer te rijden om een pakket op te halen. Een andere wijze 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 via het water of spoor of misschien zelfs per bus veelal schoner, minder belastend voor de omgeving en efficiënter dan dezelfde hoeveelheid op vrachtwagens te laden.

Dit betekent dat we allereerst inzicht moeten hebben in vervoersstromen. Vervolgens kunnen we in gesprek gaan met vervoerders (bijvoorbeeld met de Groningen Bereikbaar-aanpak) of coalities vormen met logistieke partners en hen verleiden tot de best passende en duurzaamste vervoerswijze. Dit geldt ook voor de seizoensgebonden goederenstromen zoals melk, suikerbieten, suikerbietenpulp en aardappelzetmeel.

Belangrijke succesfactoren hierbij zijn de juiste inspanningen en het juiste overheidsbeleid. Dat betekent onder andere duidelijke spelregels voor de logistiek. Bijvoorbeeld een duidelijke termijn voor bepaalde duurzaamheidseisen aan transportmiddelen of logistieke voorzieningen. Zo zijn ondernemers en ontwikkelaars eerder geneigd om te investeren in nieuwe groene, geïntegreerde en innovatieve systemen. Ook kan het gaan over digitalisering of de bevordering van circulaire keuzes en de inzet op near-/ reshoring. Dit betekent dat goederen dichterbij en dus duurzamer worden geproduceerd en opgeslagen. Zo besparen we onnodige kilometers die goederen afleggen. Tegelijkertijd zorgen we voor werkgelegenheid dichtbij.

Werkgelegenheid, economie en inclusiviteit versterken

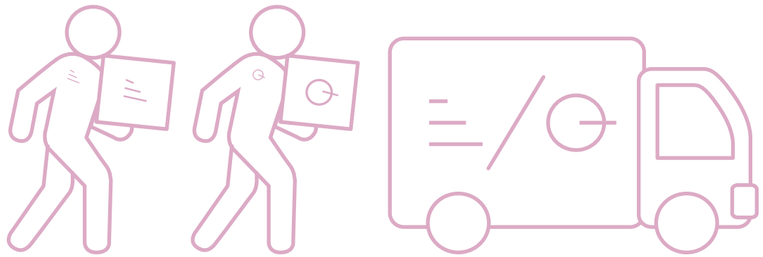
Dankzij de samenwerking met het logistieke netwerk kunnen we logistiek inzetten als katalysator om in Groningen de werkgelegenheid en de economie te versterken. Daarmee bieden we meer mensen kansen om mee te doen met de samenleving.

De logistieke sector heeft goede (inter)nationale relaties. Door samen te werken met logistieke partners krijgen we meer slagkracht om de middelen te vinden voor investeringen en te werken aan de acquisitie van nieuwe bedrijven voor Groningen.

Logistiek biedt een gevarieerde bron van werkgelegenheid. Naast praktische beroepen zoals chauffeurs, laders en lossers is logistiek 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 versterken we eveneens de logistiek in Groningen.

Wat willen we bereiken?

- Logistiek in Groningen draagt optimaal bij aan het economisch functioneren, de leefbaarheid van Groningen en opereert in 2035 zero-emissie.
- We gaan ons netwerk met logistieke partners (Platform Logistiek Groningen) realiseren en zijn als provincie aangesloten bij de Topsector Logistiek (Topsectorenbeleid Rijk).
- We stellen een logistieke kwartiermaker aan. Hiermee dragen we het belang uit van logistiek in de regio en Noord-Nederland. Samen met het logistieke platform Groningen zorgen we voor een gezamenlijke toekomstgerichte aanpak voor logistieke vraagstukken en maken we een gezamenlijke propositie voor de logistiek. We starten pilots en implementeren deze, om te komen tot praktische oplossingen voor deze logistieke vraagstukken. Vergroening, verslimming (Physical Internet) en de Human Capital Agenda[21] maken hiervan nadrukkelijk onderdeel uit.
- Door deelname aan relevante netwerken en (internationale) logistieke evenementen en projecten zetten we logistiek Groningen beter op de kaart .
- We stellen een logistieke ontwikkelagenda op en stemmen deze af op het logistieke netwerk. De logistieke ontwikkelagenda is integraal onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- We brengen onze logistieke basisgegevens op orde. Dit doen we onder andere met een logistieke kaart. Hiermee kunnen we de bottlenecks bepalen voor goede logistieke doorstroming. Bovendien kunnen we met onderzoek (o.a. modal shift onderzoek) bepalen hoe we de logistieke voorzieningen/routes kunnen verbeteren. Hiermee brengen we het logistieke netwerk op orde. Denk aan: parkeerplaatsen, hubs (waar mogelijk in combinatie met OV-hubs), kluisjes, brandstof/-laadpunten, overslaglocaties, havens.
- We verbeteren de bereikbaarheid van de havengebonden bedrijventerreinen rondom de stad Groningen en A7/N33-zone (zie thema Infrastructuur).
- We zetten het hub-netwerk in binnen de logistieke keten waardoor we logistieke stromen slimmer kunnen bundelen of onnodige stromen terugbrengen. Onder meer door meer en betere logistieke voorzieningen op de hubs.
- We stellen een logistieke makelaar aan. Zo gaan we met het bedrijfsleven op zoek naar oplossingen om modal shift te bevorderen van weg en spoor naar water.
- We stellen een logistieke agenda op voor seizoens- en landbouwverkeer. Met de landbouwsector zorgen we voor een gezamenlijke aanpak van deze logistieke stromen in onze provincie.



[21] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

Infrastructuur

Waar gaat het over?
Dit thema gaat over hoe we het infrastructuurnetwerk in de provincie Groningen zo optimaal kunnen laten bijdragen aan de maatschappelijke opgaven. Dit kan vanuit een betere sturing op het gebruik, de ontwikkeling en de instandhouding van het infrastructuurnetwerk. Het infrastructuurnetwerk van de provincie Groningen bestaat uit de fysieke infrastructuur en de directe omgeving, zoals groen en water. Het is onderdeel van een groter netwerk en een belangrijk onderdeel van het landschap. Daarom kijken we bij dit thema naar het functioneren van het totale netwerk, in samenhang met de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Daarbij kijken we ook hoe we onze maatschappelijke opgaven kunnen bereiken in samenhang met de Rijks- en gemeentelijke infrastructuur en de verbinding met de provincies Fryslân en Drenthe en 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. Fietsen neemt de laatste jaren sterk toe in populariteit. Dit is mede door de opkomst van de elektrische fiets. Daardoor worden de fietspaden steeds drukker, met wisselende snelheden tussen de fietsers. Door de 30-kilometerzones binnen de bebouwde kom hebben bussen steeds meer moeite om op de juiste tijden hun bestemming te bereiken. Met het succes van het openbaar vervoer en de fiets, neemt de automobiliteit binnen de stad verder af. Buiten de stad blijft de autoafhankelijkheid echter groot en tussen de grotere steden in de provincie en de meer landelijk gelegen dorpen neemt de automobiliteit 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 voertuigsystemen worden geavanceerder, zoals auto's die steeds meer autonoom functioneren. De mobiliteitsontwikkelingen die invloed hebben op de functionaliteit en kwaliteit van het infrastructuurnetwerk zijn legio.

Zonder infrastructuur komen mensen en goederen niet op hun plaats van bestemming. Mobiliteit is echter slechts één van de functies van infrastructuur. Ook aan toegankelijkheid, veiligheid, beleving, landschap, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie kan infrastructuur een bijdrage leveren. Infrastructuur verbindt dorpen en steden en bepaalt voor een belangrijk deel onze kijk op het landschap. Een goed infrastructuurnetwerk in en naar de provincie Groningen kan een aanjager zijn voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van onze provincie. Tegelijkertijd heeft de manier waarop we omgaan met onze infrastructuur invloed op de leefbaarheid en de leefomgeving. Infrastructuur is één van de middelen om te komen tot zorgeloze mobiliteit en kan direct bijdragen aan het realiseren van onze maatschappelijke opgaven.

Hoe pakt de provincie het aan?
De laatste jaren hebben we flinke stappen gemaakt met ons infrastructuurnetwerk. Bijvoorbeeld door de uitbouw van het fietsnetwerk, de verbeterde doorstroming van het (hoogwaardig) openbaar vervoer en de Groningen Bereikbaar-aanpak (anders reizen) hebben we de efficiëntie flink verhoogd. Eveneens hebben we de leefbaarheid sterk verbeterd met de aanpak van rondwegen (Ring Zuid, Ring Oost, rondweg Bedum). Met het Programma Mobiliteit kunnen we dit beleid verder uitbouwen en infrastructuur vanuit een nog breder perspectief inzetten voor onze maatschappelijke opgaven.

Met een efficiënt, effectief en duurzaam infrastructuurnetwerk van de juiste functionaliteit, kwaliteit en waarde, kunnen mensen en goederen veilig en vlot op hun bestemming komen. Met minimale overlast voor de omgeving. We kiezen daarom voor helder beleid in combinatie met een slimme en samenhangende aanpak van de ontwikkeling, verbetering, benutting, instandhouding en vervanging van infrastructuur. Hierbij gebruiken we data, een slimme inzet van middelen en risicogestuurd beheer en onderhoud. We anticiperen op relevante maatschappelijke ontwikkelingen, zoals klimaatverandering en gebiedsontwikkeling. Hierbij sturen we nadrukkelijk op

de bijdrage van infrastructuur aan de maatschappelijke opgaven. Zo komen we stapsgewijs tot het gewenste infrastructuurnetwerk, tegen de laagste maatschappelijke (levenscyclus)kosten.

Daarbij is de Groningen Bereikbaar-aanpak één van de instrumenten om oplossingen te vinden voor doorstromingsproblemen en duurzame mobiliteitskeuze. Met deze aanpak hebben we goud in huis. Dankzij dit uitstekende netwerk van partijen en de daar aanwezige kennis kunnen we de efficiëntie van het huidige infrastructuurnetwerk vergroten en beter benutten en doorstroming en bereikbaarheid borgen. Het is dan vaak niet nodig om direct veel geld uit te geven aan nieuwe infrastructuur.

Om te komen tot een maximale bijdrage van het infrastructuurnetwerk aan de opgaven, werken wij samen met collega-overheden. Als hun netwerk onze ambities kan versterken of tegenstrijdige belangen heeft, gaan wij met hen in gesprek hierover.

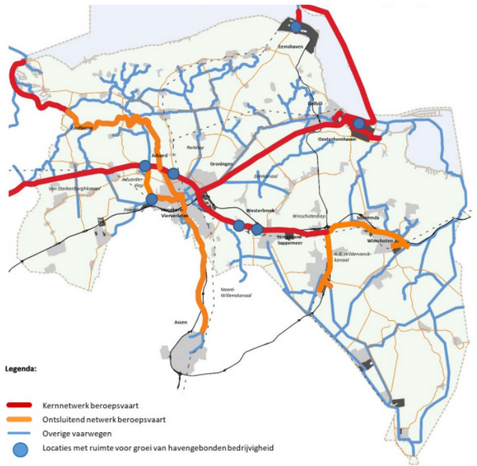
De keuze voor kern- en ontsluitingsnetwerken
In ons beleid kiezen we voor een duidelijke en herkenbare indeling van ons infrastructuurnetwerk. Zo kunnen we heldere beleidskeuzes maken en toewerken naar een functioneel netwerk dat past bij de opgave. Waar nodig kunnen we prioriteiten stellen. De indeling bepalen we 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? Ook is van belang voor welke vervoersvorm deze verbinding een belangrijke functie heeft, mede in combinatie met de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Groningen en waar wij welke prioriteiten leggen. Voor ons infrastructuurnetwerk kiezen wij voor een indeling in kern- en ontsluitingsnetwerken.

Het kernnetwerk is een belangrijke kapstok van onze ruimtelijke ontwikkeling. Hier heeft de verkeersfunctie de nadruk. Daarom stellen we vanuit verkeer hoge(re) eisen aan de verbinding en de infrastructuur. Denk aan zaken als doorstroming, veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid, comfort en kwaliteit. Daarom is hier minder ruimte voor maatwerk. Het ontsluitingsnetwerk heeft meer een ontsluitende en lokale functie. Hier ligt de nadruk minder op verkeer en meer op de interactie met de directe leefomgeving. Wanneer de functionaliteit of leefbaarheid onder druk staat, is hier meer ruimte voor maatwerk. Verkeersveiligheid is altijd een randvoorwaarde.

Bij de inrichtingskeuzes van onze infrastructuur houden wij rekening met de verschillende belangen die er spelen. Daarnaast volgen wij zoveel mogelijk de actuele wetenschappelijke inzichten en richtlijnen. De afspraak is dat in 2050 alle infrastructuur klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Daarnaast is het streven dat we uiterlijk in 2050, maar zoveel eerder als mogelijk, CO_2-neutraal en circulair aanleggen, beheren en onderhouden. Concreet werken wij toe naar minimaal 55% CO_2-reductie in de periode tot en met 2024. Dit kan bijvoorbeeld doordat we het energiegebruik verlagen, emissies beperken en circulair (bijvoorbeeld modulair) werken.

De indeling in kern- en ontsluitingsnetwerk vertalen we in water-, fiets- en wegennetwerken.

Waternetwerk
Het waternetwerk heeft veel verschillende functies. Zo heeft het een belangrijke functie voor beroeps- en recreatievaart en tegelijkertijd een belangrijke rol



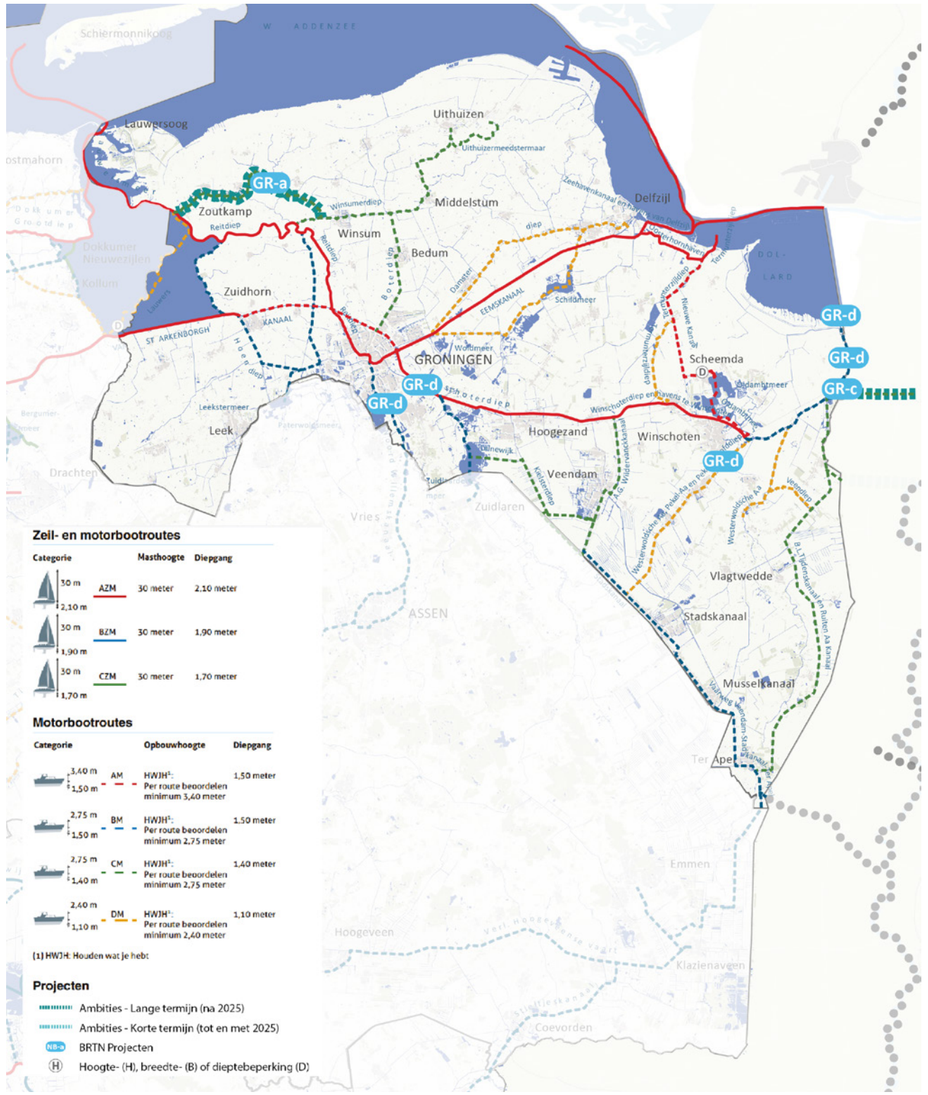
Afbeelding 13. Voorstel voor typering vaarwegen in de provincie Groningen

Voor het vaarwegen- en wegennetwerk werken we beleid nog verder uit. Waar nodig passen we de indeling van deze netwerken aan.

in het watersysteem (kwaliteit en kwantiteit) of de natuurontwikkeling. Wij kiezen voor een kernnetwerk 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 ook als kernnetwerk. Hier vindt de meeste watergerelateerde bedrijvigheid plaats voor logistiek, havens en de scheepsbouw. Wij onderzoeken nog hoe wij om willen gaan met het AG Wildervanckkanaal, het Aduarderdiep en het overige deel van het Winschoterdiep. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de potentie die deze vaarwegen hebben voor watergebonden bedrijvigheid. Daarnaast spelen we in op de bijdrage die vaarwegen kunnen leveren aan andere relevante maatschappelijke opgaven. Een voorbeeld is de natuurontwikkeling rondom het Aduarderdiep.

Het ontsluitingsnetwerk betreft de overige vaarverbindingen in de provincie. Deze hebben een minder grote toegevoegde waarde voor op- en overslag. Hier ligt vaak meer de nadruk op de interactie met de omgeving en de functie die de vaarweg heeft voor inwoners en toeristen die willen recreëren op of aan het water, voor het welzijn, voor natuur en/of de kwaliteit van de leefomgeving. Om kwalitatief hoogwaardige waterrecreatie mogelijk te maken, zijn toegankelijkheid, goede voorzieningen en veiligheid belangrijk. In de Basisvisie Recreatie Toervaartnet (BRTN), zijn landelijke afspraken vastgelegd over vaarrecreatie. Het beschrijft de mogelijke landelijke borging, het beheer en verdere ontwikkeling. Waar het kan, geven wij in het ontsluitingsnetwerk meer ruimte aan de recreatieve functie en andere maatschappelijke opgaven.

Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland in Groningen



Wegennetwerk

De (inter)nationale ruggengraat van het kernnetwerk wegen wordt gevormd door de verbindingen A28, A7, N33, A31 (Duitsland). De Rijksoverheid is hier verantwoordelijk voor. De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale verbindingen van het kernnetwerk. Het kernnetwerk wegen verbindt de belangrijkste economische kernzones, woongebieden, hubs, overslagpunten en knooppunten. Ze hebben daarmee een belangrijke bovenregionale verkeersfunctie. Het kernnetwerk vervult daarbij een belangrijke functie voor (hoogwaardig) openbaar vervoer of druk goederenvervoer. Daarom zorgen wij ervoor dat dit verkeerskundig en functioneel op orde is en staan wij hier bijvoorbeeld in beginsel geen landbouwverkeer toe. Waar het kernnetwerk door stedelijke omgeving loopt, onderzoeken wij - indien nodig - hoe we de impact op de omgeving kunnen verminderen.

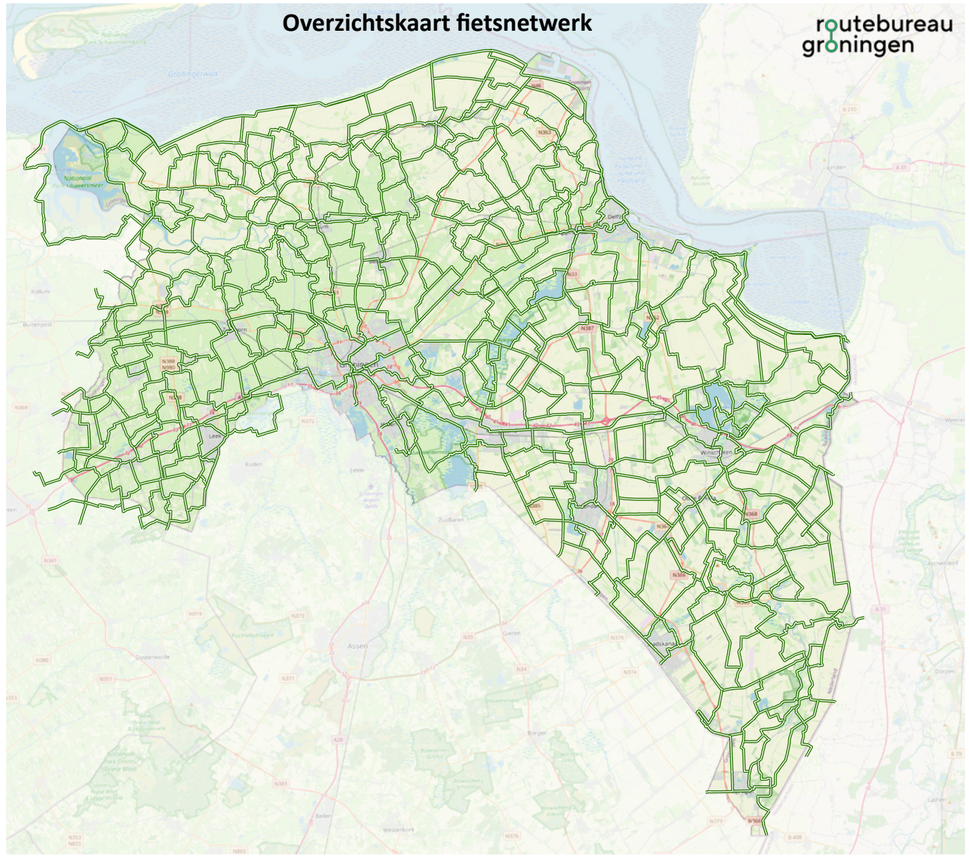
Het ontsluitingsnetwerk bestaat voornamelijk uit lokale verbindingen, met een beperktere functie in het netwerk, en meer interactie tussen de omgeving en de weg. Hier bieden wij ruimte voor maatwerk. Indien wenselijk en mogelijk, dragen wij deze wegen over aan de gemeente. Als dat niet kan of wij dat niet wenselijk vinden, dan maken we als provincie de verkeersfunctie ondergeschikt aan de omgeving. Dit betekent dat bij de inrichting van deze wegen meer ruimte is voor de menselijke maat en de aansluiting bij het omliggende landschap. Uiteraard is ook een verkeersveilige inrichting een randvoorwaarde.

Fietsnetwerk

We hebben het fietsnetwerk van de provincie ingedeeld in doorfietsroutes en hoofdfietsroutes (kernnetwerk) en het basisnetwerk en recreatieve fietsnetwerk (ontsluitingsnetwerk). In de afgelopen periode hebben we diverse fietsroutes gerealiseerd. Dit beleid zetten we door in het Programma Mobiliteit, en we continueren hierin nadrukkelijk de samenwerking met gemeenten bij het realiseren van de lokale fietsroutes.

Doorfietsroutes 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 Appingedam-Delfzijl. Daar zijn grote stromen fietsers die we ruimte en voorrang geven in het verkeer.

Het recreatieve fietsnetwerk in Groningen (fietsknooppunten)



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 wegen. Het is belangrijk dat de provinciale fietspaden veilig en vergevingsgezind zijn. Dit betekent dat de fietspaden zo zijn ingericht dat schade aan mensen of goederen zoveel mogelijk wordt voorkomen of beperkt. Het recreatieve fietsnetwerk wordt gevormd door het fietsknooppuntennetwerk. Dit netwerk sluit aan op onze buurprovincies en sinds 2021 op het Duitse fietsknooppuntennetwerk.

Opgaven en verbeterpunten

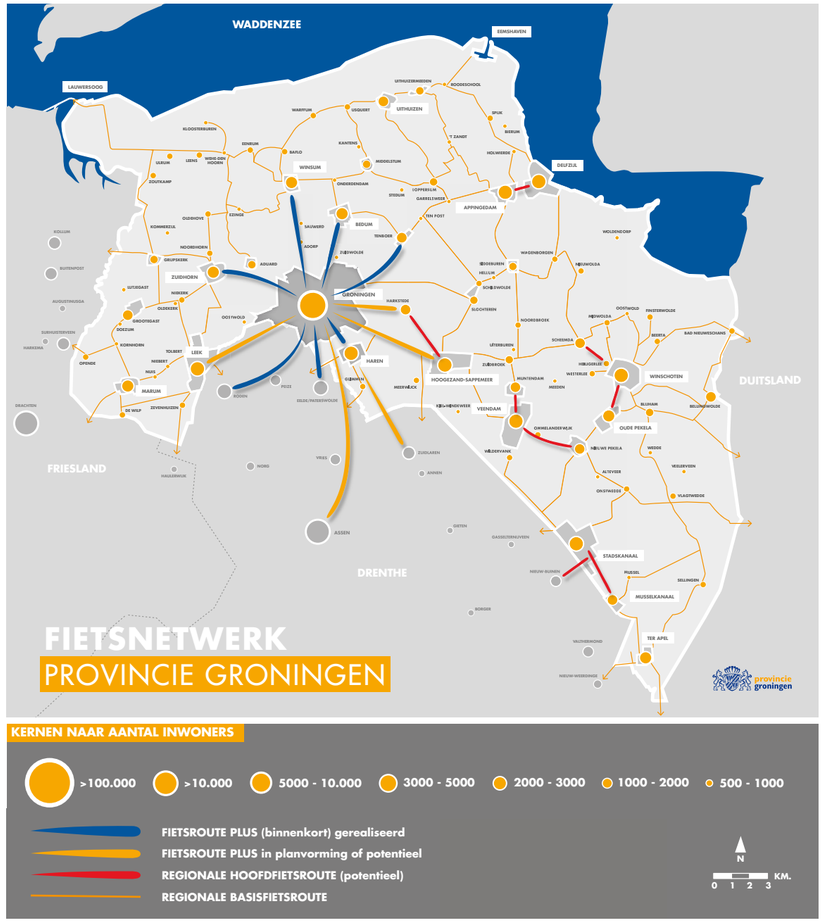
Door flink te investeren, hebben we de laatste jaren onze infrastructuur op veel plekken functioneel sterk verbeterd. Wel zitten in het gehele netwerk nog een aantal opgaven en verbeterpunten. Het gaat dan bijvoorbeeld over knelpunten die niet aan de minimaal benodigde profielen voldoen. Ook is er op sommige plekken veel interactie tussen lokaal (langzaam, recreatief, landbouw) en doorgaand verkeer (bijvoorbeeld openbaar vervoer). Bovendien staan de leefbaarheid, de leefkwaliteit, het landschap of de verkeersveiligheid onder druk. Tot slot is nog niet bekend wat de klimaatverandering betekent voor onze eigendommen.

Meer specifiek is een aantal grotere gebiedsgerichte (netwerk)opgaven te benoemen. Een aantal voorbeelden:

- De verbetering van de westelijke ringweg als onderdeel van de verstedelijkingsopgave.
- De wegverbinding (noord-zuid in combinatie met 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 en daarmee mogelijk de daarmee samenhangende infrastructuur. Daarnaast speelt het vraagstuk hoe we - samen met andere belanghebbenden en overheden - het waternetwerk binnen de provincie beter in kunnen zetten voor recreatie en toerisme.

Het basisnetwerk fiets in Groningen

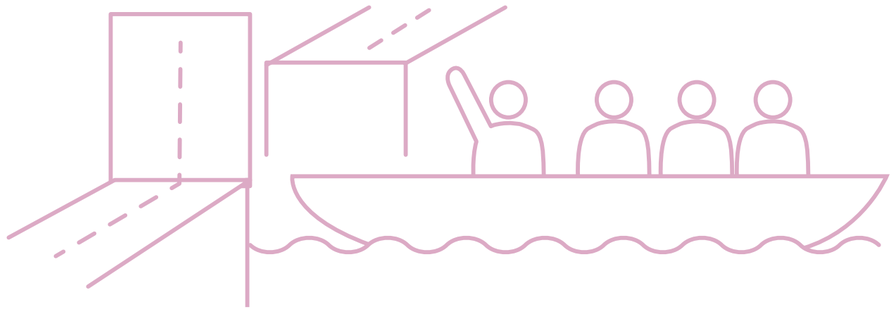


Het netwerk van doorfietsroutes is nog niet compleet. Rondom de stad liggen al zes doorfietsroutes en drie nieuwe routes zijn wenselijk. Dit geldt ook voor de hoofdfietsroutes, waarvan de eerste twee hoofdfietsroutes in 2025 worden afgerond. We maken concrete plannen voor de overige hoofdfietsroutes. Ook met het ontsluitende fietsnetwerk gaan we aan de slag. Hiervoor werken we samen met gemeenten aan het basisnetwerk fiets en de fietsverbindingen van en naar bus- en treinstations. Ook ligt hier een opgave voor het recreatieve fietsnetwerk; momenteel is dat nog erg wisselend van kwaliteit, veiligheid en aantrekkelijkheid. Verder pakken we actief onveilige fietsoversteken aan en verwijderen we obstakels, zoals gevaarlijke oneffenheden in het wegdek of paaltjes.

In onze aanpak geven wij prioriteit aan het kernnetwerk en gebiedsgerichte opgaven. Wij trekken er tijd voor uit om tot het gewenste infrastructuurnetwerk te komen en werken hierbij nadrukkelijk samen met collega-beheerders van infrastructuur. Verder kijken we waar we ons infrastructuurnetwerk strategisch kunnen inzetten om bij te dragen aan de energietransitie, recreatie/toerisme, natuur, landschap/ruimte en logistieke opgaven. Dit doen we bijvoorbeeld door ruimte te reserveren voor het verzwaren van het energienetwerk of een buizennetwerk te ontwikkelen of te faciliteren.

Wat willen we bereiken?

- Het kernwegennet, kernvaarwegennet, recreatief vaarwegennetwerk en het basisfietsnetwerk voldoen aan de toepasselijke kwaliteitseisen en zijn op orde. Voor het recreatieve vaarwegennet kennen we een goede en logische samenhang in routes, voorzieningen, brugbedieningstijden en functionaliteit.
- Meer hoogwaardige fietsverbindingen tussen grote kernen in de provincie onderling en met de stad Groningen.
- De infrastructuurnetwerken zijn adequaat onderhouden, veilig, leefbaar, klimaatrobuust, CO_2-neutraal en circulair.
- De waarde van infrastructuur wordt zo veel mogelijk benut en de leefbaarheid, kwaliteit van de directe leefomgeving en beeldkwaliteit worden versterkt.



Slimme en Groene Mobiliteit

Waar gaat het over?
Slimme mobiliteit gaat over alles wat we kunnen doen om mobiliteit efficiënter te organiseren (technisch en in gedrag). Slimme mobiliteit gaat ook over technologie waarmee we in de toekomst nieuwe mogelijkheden hebben en personeelstekorten (deels) kunnen oplossen. Bijvoorbeeld met autonome voer-, vaar- en vliegtuigen.

Groene mobiliteit staat voor alles wat we kunnen doen om de negatieve effecten van mobiliteit te verminderen. Zoals uitstoot van CO_2 en stikstofoxiden. 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 zou opgaan. Een slim overzicht van de duurzame keuzes (fiets, OV buiten de spits, elektrische deelauto) om te reizen of om soms thuis te werken in plaats van op kantoor, zorgt voor de groenste reiskeuze die je kunt maken.

Waarom werken we aan dit thema?
Met slimme en groene mobiliteit dragen we 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 waterstoftreinen 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. Daarbij kan ons Programma Mobiliteit voor autonoom vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan de personeelstekorten in de mobiliteitssector.

Hoe pakt de provincie het aan?
We stimuleren slimme en groene mobiliteit op verschillende manieren:

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. Hiervoor nemen we duidelijke kwaliteitseisen op bij aanbestedingen. Ook passen we de gunningscriteria aan voor deze aanbestedingen. Op deze manier loont het voor opdrachtnemers om slimme en groene oplossingen aan te bieden. Hierbij zijn wij als provincie 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.

Een slim en groen Regionaal Mobiliteitsplan met investeringsagenda
De provincie onderschrijft de doelen uit het Klimaatakkoord. Met slimme en groene mobiliteitsoplossingen dragen wij ons steentje bij aan CO_2-reductie. Alle provincies hebben het Klimaatakkoord ondertekend. Daarmee hebben ze ook toegezegd te zorgen voor een Regionaal Mobiliteitsplan voor hun regio. Hierin spreken gemeenten, provincies en het Rijk af welke maatregelen zij nemen in een bepaalde regio om de CO_2-uitstoot van mobiliteit omlaag te brengen. Daarvoor is een brede samenwerkingsagenda nodig gericht op CO_2-reductie, met een bijbehorende gezamenlijke investeringsagenda.

Als provincie zijn wij hiervoor de aanjager in de regio. Wij proberen de gezamenlijke ambities zo hoog mogelijk te krijgen en werken aan betrokkenheid van lokale overheden, bedrijven en organisaties. Bijvoorbeeld

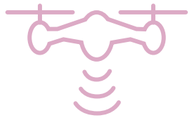
op het gebied van afspraken met gemeenten over het stimuleren van fietsgebruik. Of plannen voor de ontwikkeling van de laadinfrastructuur.

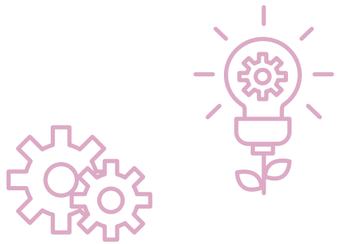
Deze organiseren wij zoveel mogelijk regionaal. Binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) stellen we samen met gemeenten laadvisies op. Hiermee borgen we een dekkend netwerk van laadpalen passend bij de behoefte van inwoners. Bovendien geeft de RAL ruimte en budget voor innovatieve toepassingen zoals slimme laadpleinen of mogelijkheden om elektriciteit op te slaan in elektrische auto's (Vehicle 2 Grid). Dit soort plannen kunnen we opnemen in het Regionaal Mobiliteitsplan.

Samenwerking met partners in Hive Mobility en @North

Via Hive.Mobility en @North werken we aan innovaties op het gebied van mobiliteit in Noord-Nederland. Hier werken we samen met andere overheden, onderwijsinstellingen en de markt aan de ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van (autonome) mobiliteit voor personen- en goederenvervoer. Daarbij gaat het om verschillende modaliteiten; over de weg en het spoor, het water en door de lucht. We werken hierbij met deze partners veel vanuit zogeheten Fieldlabs[22] voor het onderzoeken, testen en doorontwikkelen (zoals de Eemshaven, Groningen Airport Eelde en Zernike). Door de koppeling met kennisinstellingen ontstaan ook nieuwe stagekansen, opleidingen en cursussen, die aansluiten bij de arbeidsmarkt van de toekomst op mobiliteitsgebied.

De oplossingen gaan bijvoorbeeld om het vervoer van deur tot deur ('last mile'), zorg, toerisme/recreatie, verbetering van mobiliteit voor bepaalde doelgroepen, een betere aansluiting in de spits op de treinen, medicijnbezorging met drones of het binnenloodsen van schepen. Daarnaast onderzoeken we manieren om de economische structuur van het Noorden te versterken en de bedrijvigheid te stimuleren.





[22] *Zie bijlage Termen en begrippen.*

Wat willen we bereiken?

- Het einddoel is zero-emissie mobiliteit. Dat betekent alle mobiliteit en infrastructuur waar we zeggenschap over hebben, volledig CO_2-neutraal te maken.
- Daartoe zorgen we dat we circulair bouwen, waarbij zoveel mogelijk materialen hergebruikt worden. Bij alle infrastructuurprojecten passen wij de methoden Ambitieweb, de CO_2-prestatieladder en Milieukostenindicator (MKI) toe.
- Om de CO_2-uitstoot van mobiliteit te verlagen, werken wij, in nauwe samenspraak met de Groninger gemeenten, aan verschillende mobiliteitsoplossingen in het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan.
- Met het Hive Mobility Center heeft Groningen een perfecte plek om steeds beter en sneller samen te werken aan slimme en groene mobiliteit. Hier is ook het Experience Center onderdeel van. Dit centrum toont en promoot de mobiliteitsprojecten van de verschillende partners van Hive.Mobility. Iedereen is hier welkom om de mobiliteit van de toekomst te beleven.
- Met autonoom vervoer creëren we veel nieuwe mogelijkheden om mobiliteit te verslimmen en vergroenen. In het buitengebied kan dat met de eerste verbindingen met autonome voertuigen op de weg. Hierbij maken we gebruik van hubs. Processen op de busremises worden zoveel mogelijk autonoom uitgevoerd (bijvoorbeeld wassen en voorrijden). De eerste autonoom rijdende trein is ingezet in de reguliere dienstregeling.
- Vanuit onze brede aanpak, bijvoorbeeld door met de logistieke sector te kijken naar optimalisatie en verduurzaming van goederenstromen, helpen we andere sectoren om hun CO_2-reductiedoelstellingen te bereiken.
- Elektrische auto's en laadpunten zijn in snel tempo een normaal onderdeel in het straatbeeld. De mogelijkheden voor elektrisch 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 zich ontwikkelt.

Verkeersveiligheid

Waar gaat het over?
Verkeersveiligheid is een onderwerp dat iedereen dagelijks raakt. Iedereen neemt deel aan het verkeer. Niemand wil veroorzaker of slachtoffer zijn van een ongeval en het liefst zien we een volledig verkeersveilige samenleving. Om de samenleving zo verkeersveilig mogelijk te maken, zijn er landelijk doelstellingen geformuleerd waar wij in onze regio aan gecommitteerd zijn. In Groningen streven we ernaar in 2030 het aantal verkeersslachtoffers te halveren ten opzichte van 2020. Met als uiteindelijke ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Dat is een flinke uitdaging, omdat we te maken hebben met een grotere spreiding van de ongevallen waar we lastig grip op krijgen. Deze doelstellingen kunnen we alleen bereiken wanneer iedereen meewerkt: regionale en lokale overheden, politie, verkeersveiligheidsorganisaties en de weggebruiker zelf. Samenwerking staat dan ook centraal bij het bereiken van een verkeersveilige provincie. Het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) speelt daarin een belangrijke rol.

Waarom werken we aan dit thema?
Hoewel we in de afgelopen jaren het aantal gevaarlijke of problematische plekken (zogenoemde blackspots) succesvol hebben aangepakt, zien we nu een grotere spreiding van de ongevallen. Daarbij zien we dat het aantal ziekenhuisgewonden (met name bij fietsers) toeneemt. Het aantal verkeersdoden in onze provincie ligt al jaren rond de twintig. We zien ook een veranderend verkeersbeeld. Het wordt steeds drukker op fietspaden, er komen meer nieuwe typen vervoermiddelen bij en de snelheidsverschillen nemen toe. Bovendien blijven ouderen langer mobiel en zorgen innovatieve technologieën voor meer gemak in het verkeer maar tegelijkertijd ook voor meer afleiding.

Het gedrag van verkeersdeelnemers heeft grote invloed op de verkeersonveiligheid. Bijvoorbeeld het gebruik van alcohol en drugs, afleiding in het verkeer en ongepast snelheidsgedrag. Daarnaast gebeuren relatief veel ongelukken bij bepaalde groepen verkeersdeelnemers. Het gaat daarbij met name om een groot aantal ernstige verkeersgewonden onder kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder fietsers en oudere verkeersdeelnemers (70-plussers).Daarnaast vraagt ook het aantal eenzijdige ongelukken met letsel onder jonge automobilisten onze aandacht.

Al deze ontwikkelingen vragen om een nieuwe aanpak. Een meer proactieve aanpak van alle wegbeheerders en andere betrokken partijen moet een nieuwe impuls geven aan het verkeersveiligheidsbeleid.

Hoe pakt de provincie het aan?
De succesvolle combinatie van Engineering, Education & Enforcement (3^{E}-aanpak; infrastructuur, onderwijs/voorlichting en handhaving) gaan we verder uitbreiden. Dit willen we in alle verkeersveiligheidsprojecten toepassen. Het gaat hierbij om een integrale aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid waarbij we naar de fietser, voetganger, automobilist, het OV en landbouwverkeer kijken. Tot nu hebben we deze aanpak op routes toegepast, eerst vooral op wegen zoals de N361 en N366, later ook op fietspaden. Gezien het succes daarvan willen we dit verder uitbouwen en alle verkeersveiligheidsprojecten aanpakken volgens de 3E-aanpak. Dat betekent dat er altijd gekeken wordt naar een combinatie van maatregelen. Dat kan in sommige gevallen ook een infrastructurele aanpassing zijn, maar dat is niet altijd nodig. Soms kan het volstaan om mensen te informeren en te bewegen tot ander gedrag. Zo kijken we breed naar verkeersveiligheidsproblemen. Ook beperken we ons niet tot routes. Zelfs bij kleinere projecten zoals een rotonde, een fiets- of voetgangersoversteekplaats of een specifieke locatie kijken we vanuit meer invalshoeken en komen we met integrale maatregelen. We gaan onze 3E-aanpak verder ontwikkelen om deze breed toe te passen.

Deze 3E-aanpak past goed in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dit is een landelijke strategische visie, die we samen met het Rijk, gemeenten, bedrijven en belangenorganisaties ontwikkeld hebben. Daarmee hebben al deze partijen afgesproken hier nauw in samen te werken en regionale uitwerkingen op te stellen.

We hebben afgesproken om binnen negen kansrijke thema’s maatregelen te treffen en daarbij in te zetten op een sterke regionale samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties, scholen en het bedrijfsleven.

Wij richten ons op onderstaande negen thema's uit het SPV die naadloos binnen het 3E-principe passen:

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

Het SPV gaat uit van een risico-gestuurde aanpak. In 2021 hebben we samen met gemeenten een risicoanalyse verkeersveiligheid uitgevoerd voor het wegennet en doelgroepen. Goed inzicht in de oorzaken van ongevallen die specifiek in Groningen plaatsvinden, verkleint het risico op ongelukken. We bouwen het onderzoekstraject voor ongevals- en verkeersveiligheidsgegevens verder uit. Zo krijgen we steeds betere data over de risico's en ongevallen in Groningen. Daarmee kunnen we steeds gerichtere maatregelen nemen.

Op basis van de landelijke SPV-visie en de Groningse risicoanalyse verkeersveiligheid werken we samen met gemeenten (in het Verkeer- en Vervoerberaad) aan de regionale uitwerking. Dit moet leiden tot een regionale uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
Op basis van de verkregen inzichten uit de uitgevoerde risicoanalyse verkeersveiligheid, richten we ons met name op de volgende onderdelen: fiets, snelheid(sverschillen), 30 km/u wegen, 50 km/u wegen en landbouwverkeer. Vanuit onze provinciale wegbeheerdersrol ligt onze prioriteit ook bij de 60 km/u en 80 km/u wegen en ouderen in het verkeer.

We realiseren ons dat een bredere aanpak, in samenhang met de gemeentelijke inspanningen en initiatieven, noodzakelijk is als we de doelstelling van nul verkeersslachtoffers willen halen.

Op basis van het SPV en de uitgevoerde risicoanalyse, pakken we de belangrijkste risico's aan en zetten we in op de volgende negen thema's waarlangs we de verkeersveiligheid willen verbeteren.

1. Veilige infrastructuur
Een veilige inrichting van wegen en fietspaden kan ongevallen voorkomen of de gevolgen ervan minder ernstig maken. We richten in de provincie Groningen fietspaden en wegen zoveel mogelijk vergevingsgezind in volgens de richtlijnen uit het landelijke Duurzaam Veilig programma. We focussen ons bij de wegen op de 60 en 80 kilometerwegen, omdat hier het risico het hoogst is.

2. Heterogeniteit in het verkeer
We denken goed na over de verschillende soorten verkeersdeelnemers die tegelijk gebruikmaken van hetzelfde stukje weg of fietspad. Door de toename van het elektrisch fietsen zien we grotere snelheidsverschillen op het fietspad en meer kans op ongelukken. Ook zien we dat auto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen, verschillende soorten fietsers en brommers gebruikmaken van dezelfde weg. Dit kan, mits de weg daar op ingericht is.
In Groningen richten we ons met name op de aanleg en verbreding van vrijliggende fietspaden en het verbeteren van routes voor landbouwverkeer.

3. Technologische ontwikkelingen
We verwachten de komende tien jaar veel technologische veranderingen. Bijvoorbeeld kleine elektrische voertuigen, meer fietsen met een lage instap en voertuigen die zelf ingrijpen om aanrijdingen te voorkomen. Door deze ontwikkelingen verandert de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Wij ondersteunen dit soort innovaties en anticiperen op de gevolgen voor de verkeersveiligheid hiervan. Het autonoom vervoer programma en Hive.Mobility, waarbij we nieuwe mogelijkheden voor

slimme en groene mobiliteit ontwikkelen, kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de maatschappelijke opgaven waar we voor staan, waaronder verbetering van de verkeersveiligheid.

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Sommige verkeersdeelnemers zijn kwetsbaarder dan anderen. Het doel is om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen tegen zichzelf en anderen. We kijken bijvoorbeeld 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. Onze focus ligt hierbij op de oudere fietser/e-bike-gebruiker.

5. Onervaren verkeersdeelnemers

Onervarenheid is een brede term. Het gaat ook over onwetendheid of onbekendheid als dit leidt tot risicovolle keuzes of beslissingen. In Groningen zorgen we er met voorlichting en educatiecampagnes voor dat jonge verkeersdeelnemers meer bekwaam deel kunnen nemen aan het verkeer. Denk bijvoorbeeld aan de dode hoek van vrachtwagens en landbouwvoertuigen en senioren die voor het eerst op een e-bike gaan rijden. We ontwikkelen onderwijsprogramma's zodat schoolkinderen zelfverzekerd, veilig en goed verlicht op de fiets kunnen stappen. Hiermee gaan we onverminderd door. Ook zetten we via gerichte campagnes en educatie in op de jonge automobilisten, omdat onder deze groep het aantal eenzijdige ongelukken met letsel hoog is. Deze educatie en campagnes vinden provinciebreed plaats vanuit het VVB.

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

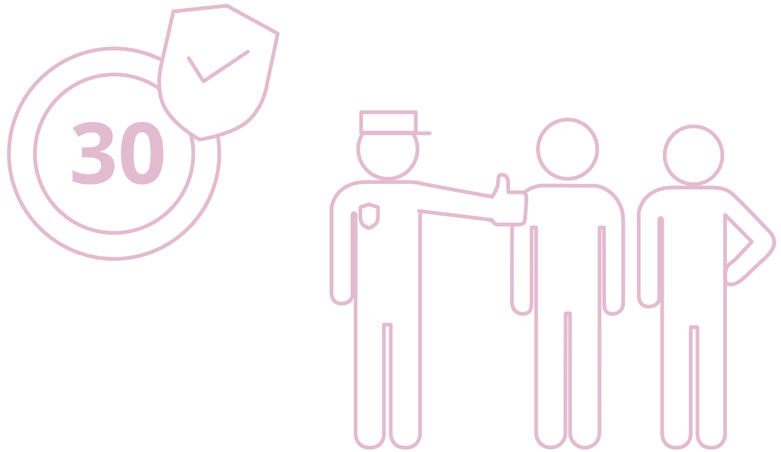
Te hard rijden is vaak de reden voor het ontstaan van een ongeval. Dit gebeurt bewust en onbewust. In dit thema ligt de focus op de maximumsnelheid van motorvoertuigen en op het gedrag ten opzichte van deze limiet zodat er significant minder slachtoffers door te snel rijden zijn. In Groningen zetten we in op betere, gerichte en meer handhaving door de politie. Daarnaast zorgen we dat de inrichting van wegen en de geldende maximumsnelheid goed bij elkaar passen. Hierbij ligt de focus ook weer op de 60 en 80 kilometerwegen in onze provincie. Ook gaan we door met gerichte voorlichtings- en educatiecampagnes.

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 educatiecampagnes 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 veilig gedrag anders in. Bovendien hebben ze daarbij onvoldoende oog voor andere verkeersdeelnemers. In Groningen pakken we dit gedrag aan met gerichte campagnes.



Wat willen we bereiken?

We werken gezamenlijk aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid:

- In nauwe samenwerking met gemeenten geven we uitvoering aan de opgestelde regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. Dit is integraal onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- We evalueren samen met gemeenten, het Rijk en andere provincies het SPV en stellen deze bij waar nodig. Dat doen we op basis van een geactualiseerde risicoanalyse. Zo kunnen we laten zien hoe de risico's zich hebben ontwikkeld. Door dit herijkingsmoment wordt het tevens mogelijk om nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen.
- We bouwen het onderzoekstraject voor verkeersveiligheidsgegevens verder uit. Zo krijgen we steeds betere data over de risico's in Groningen. Dit stelt ons in staat om een beter verband te leggen tussen het ontstaan van ongevallen en risicofactoren in het verkeer, zoals alcohol, snelheid, afleiding of kenmerken van de weg. Daarmee kunnen we steeds gerichtere maatregelen nemen.

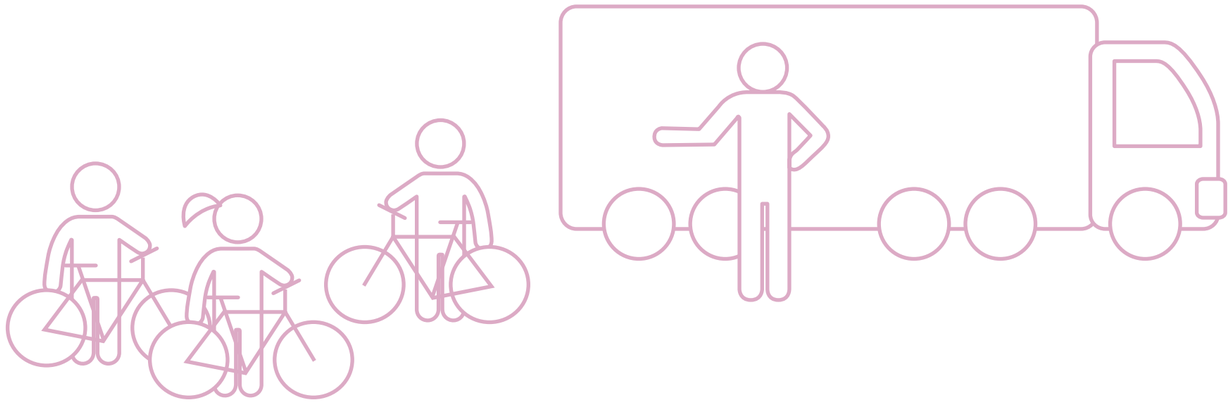
We werken in VVB-verband aan verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes:

- We stellen met scholen, onderwijsinstellingen en gemeenten een gezamenlijke agenda op en voeren deze uit om verkeersveiligheid te verbeteren rond scholen en langs schoolroutes.
- We voeren alle acties uit het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 VVB Groningen uit.

We realiseren verkeersveilige infrastructuur:

- We richten in de provincie Groningen fietspaden en wegen zo veilig mogelijk in volgens de richtlijnen uit het landelijke Duurzaam Veilig programma.
- We willen in 2030 binnen de provincie in alle projecten en activiteiten werken volgens een risico-gestuurde werkwijze en 3E-aanpak en hebben daarbij structureel aandacht voor verkeersveiligheid.

Alle inzet in de komende jaren vanuit de provincie gezamenlijk met de samenwerkingspartners is erop gericht om nul verkeersslachtoffers te hebben in 2050. Dit betekent nul doden én gewonden. In 2030 is ons streven om 50% minder ongevallen/verkeersslachtoffers ten opzichte van 2019 te hebben.



5. SAMENWERKING, MONITORING EN FINANCIËLE KADERS

5. SAMENWERKING, MONITORING EN FINANCIËLE KADERS

Zo werken we samen met anderen

Als provincie zijn we niet de enige die met zorgeloze mobiliteit brede welvaart wil creëren. 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 één 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. Bijvoorbeeld het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) met de gemeenten. Deze overleggen functioneren goed en blijven bestaan.

Daarnaast zorgen we waar nodig/gewenst ook voor overlegtafels over de opgaven. Daarvoor sluiten we aan bij bestaande tafels of we richten ze op. Aan een tafel kunnen we informerende gesprekken voeren, maar ook bindende afspraken maken met elkaar. Een tafel kan een jaarlijks congres zijn, een wekelijkse bijeenkomst of alles wat daar tussenin zit. De leidraad is de opgave: wat is er nodig, wat is er mogelijk en 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. Door de tafels in te steken op de opgaven, ontstaan verrassende combinaties van belanghebbenden en partners. Zo komen we tot verfrissende en vernieuwende inzichten. Bovendien leidt dit ertoe dat meer belanghebbenden en partners zich betrokken voelen bij beleid én uitvoering.

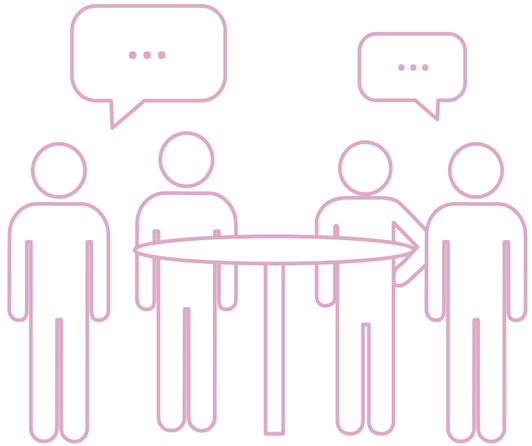
Naast de tafels over de opgaven, organiseren we gebiedsgerichte tafels. Hierbij richten we ons op een specifiek gebied. Bijvoorbeeld de campusontwikkeling in Appingedam of de havens van Delfzijl en de Eemshaven. Ook gaan we om tafel over bepaalde ontwikkelopgaven. Dit kunnen opgaven zijn als woningbouw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

Alle deelnemers aan een tafel zijn gelijkwaardige partners. Ze werken samen aan zorgeloze mobiliteit en brede welvaart. Dit doen ze elk vanuit hun 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 een bijzondere positie, met bijbehorende bevoegdheden, rechten én (morele) plichten.

We werken aan steeds beter omgevingsmanagement
De omgeving wordt steeds mondiger en dat vraagt van ons meer aandacht voor de omgeving. Inwoners weten 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 proactief te praten met omwonenden en belanghebbenden. We gebruiken hiervoor de participatieleidraad. Bijvoorbeeld bij projecten die invloed hebben op het leven, werk of de leefomgeving van inwoners. Daarmee laten we als overheid zien dat we luisteren, partijen en personen betrekken (mee laten doen/praten) en iets doen met de inbreng van omwonenden en belanghebbenden. Het is belangrijk dat alle belanghebbenden (inwoners, bedrijven en 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 het 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.



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.
- Tijdigheid: bijeenkomsten en activiteiten vinden plaats op het moment dat invloed mogelijk is.
- Verwachtingsmanagement: 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.
- Vertrouwelijkheid: we maken heldere afspraken over het delen van informatie gedurende het project.

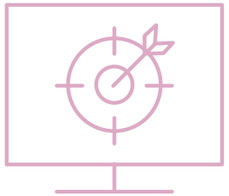
In de praktijk betekent dit dat we per project en per opgave een combinatie inzetten van participatievormen. Hierbij kijken we naar eerder behaalde successen zoals:

- Intensieve keukentafelgesprekken met direct betrokkenen.
- Burgerinitiatieven, waar relevant, zoveel mogelijk volwaardig meenemen in de (voor)verkenning van een project. Dit kan bijvoorbeeld met collectieve ontwerpsessies.
- Ervoor zorgen dat onze aanpak binnen het omgevingsmanagement passend is bij de mate waarin een belanghebbende geraakt wordt door ons handelen.
- Personen en organisaties wijzen op de mogelijkheid om met de provincie in gesprek te gaan. Bijvoorbeeld een frequent (open) spreekuur.

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. We zorgen er ook voor dat projecten van de provincie voldoende tijd en middelen meekrijgen om participatietrajecten uit te voeren. Zo worden we steeds beter in het betrekken van omwonenden en belanghebbenden.

Monitoring

We willen dat alle betrokkenen en belanghebbenden in de provincie Groningen goed samenwerken om de maatschappelijke opgaven uit het Programma Mobiliteit aan te pakken. Daarbij is overzicht nodig in hoe alle opgaven met elkaar samenhangen en wie daar belanghebbend en betrokken bij zijn. Daarvoor organiseren we goede monitoring om overzicht te creëren in alle complexiteit, en om in de gaten te houden of we onze doelen halen en daarmee de maatschappelijke opgaven dienen. Per mobiliteitsthema hebben we hiervoor indicatoren opgesteld. Deze gaan over ontwikkeling, aanbod, gebruik en beleving van de voorzieningen die wij bieden. We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.
Daarnaast verantwoorden we jaarlijks via de P&C-cyclus de stand van zaken van de uitvoering en hebben we de ruimte om (eerder) gemaakte (financiële) keuzes bij te stellen.



Indicatoren - Publieke Mobiliteit

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 dienstregelingkilometers	Onderverdeling indicatoren • Reizigersgroei HOV • Reizigersgroei OV geheel • HOV: reizigerskilometers trein (2019: 247,5 miljoen) • HOV: passagiers bus (2019: 13,0 miljoen) • Overig OV: passagiers bus (2019: 13, 0 miljoen)	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 • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs)	Trein: • 95% binnen 3 minuten op bestemming • 99% binnen 5 minuten op bestemming • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs)	Trein: • 95% binnen 3 minuten op bestemming • 99% binnen 5 minuten op bestemming • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs)
Ontwikkeling hubs	Hubs voldoen aan de afgesproken wensen in het uitvoeringsprogramma hubs		100%	Verschuiving monitoring van ‘checklist’ naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving	Verschuiving monitoring van ‘checklist’ naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving
Deelmobiliteit op hubs	Op welk percentage van de Groninger hubs wordt deelmobiliteit aangeboden		30%	50%	90%
Waardering hubs	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van hubs		7	7,3	7,5

Indicatoren - Actieve Mobiliteit

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Meer fietsers	Stijging van fietsgebruik: 20% meer 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 slachtoffers onder fietsers dringen we terug naar nul in 2050	Doelstelling in lijn met landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid	25% minder t.o.v. 2019	50% minder t.o.v. 2019	65 % minder t.o.v. 2019
Kwaliteit fietsknooppunten-netwerk	Kwaliteit van het routenetwerk van recreatieve fietsverbindingen in de hele provincie	Uitgedrukt in 0-5 sterren, knooppunt- en LF-routes (zoals gemeten door Fietsplatform)	Van 4,3 in 2019 naar 4,4	4,5	4,5
Waardering wandelknoop-puntennetwerk	Mensen zijn bekend en tevreden met het wandelknooppunten-netwerk	Gebruikers beoordelen het met een 7,8 bij de eerste meting na oplevering in 2021	Beoordeling 7,9	Beoordeling 8,0	
Mogelijkheden voor wandelen	Lengte van het wandelknooppuntennetwerk	In 2021 is het netwerk opgeleverd en bevat dan 3011 km	Het netwerk is uitgebreid met 2% extra kilometers	Het netwerk is uitgebreid met 5% extra kilometers	
Knelpunten recreatievaart verminderen	We willen knelpunten verminderen in de openingstijden en bediening van onze vaarwegen	Het gaat om knelpunten van bruggen en sluizen in provinciaal beheer. Openingstijden en bedieningsmethoden worden gebruiksvriendelijk	Vaarwegennota wordt nog vast-gesteld, daarna uitvoering van beleid. Nog niet gereed in 2025.	In 2030: 40% minder knelpunten	In 2050: 90% minder knelpunten
Tevredenheid fietsers	Tevredenheid van fietsers over het fietsen in onze provincie	Het rapportcijfer uit de tweejaarlijkse Fietsenquête van de provincie over de algemene waardering van fietsen in Groningen. In 2022 is het cijfer een 7,3	7,5	7,8	8

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Fietsvoorzieningen bij overstappunten	Waardering van gebruikers voor de fietsvoorzieningen bij OV-punten	Het rapportcijfer uit de tweejaarlijkse Fietsenquête van de provincie over fietsvoorzieningen bij overstappunten. In 2022 is het cijfer een 7,1	7,5	7,5	7,5

Indicatoren - Goederenvervoer en Logistiek

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
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	30%	100%
Logistieke OV-hubs	OV-hubs die tevens een belangrijke logistieke functie hebben		(Meegewerkt aan) realisatie 2 hubs	(Meegewerkt aan) realisatie 5 hubs	(Meegewerkt aan) realisatie 10 hubs
Laadlocaties	Openbare laadlocaties in provincie Groningen voor goederenvervoer	Er wordt nog onderzocht hoeveel laadlocaties nodig zijn. Cijfers zijn daarom nog niet bekend.			

Indicatoren - Infrastructuur

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Weginrichting	Percentage weglengte kernwegennet dat voldoet aan de inrichtingseisen (gebaseerd op de CROW-richtlijnen)		• 15% provinciale wegen • 15% provinciale fietspaden	• 20% provinciale wegen • 30% provinciale fietspaden	
Vaarweginrichting	Percentage lengte kernvaarwegennet dat voldoet aan de kwaliteitseisen		Vaarwegennota wordt nog vast-gesteld, daarna uitvoering van beleid. Nog niet gereed in 2025.	30%	40%
Adequaat onder-houd	Onderhoudsachterstand van 7%-9% bij wegen (volgens beleid-skader beheer en onderhoud)	Bij een lager percentage is sprake van kapitaalvernietiging omdat te vroeg onderhoud wordt uitgevoerd	7-9%	7-9%	7-9%
CO_2-neutrale en circulaire infrastructuur	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	Klimaatneutraal betekent hier dat er door de provincie netto geen CO_2 wordt uitgestoten door opdrachtnemers en ketenpartners. En met circulair werken geven we aan dat we grondstoffen hoogwaardig hergebruiken en dat we zo min mogelijk afval produceren	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	100% CO_2-neutraal (directe emissies)
Doorstroom bussen	Aantal wegvakken/kruispunten op provinciale wegen waar bus vertraging oploopt		0	0	0
Doorfietsroutes	Toename fietsgebruik op onze doorfietsroutes	Op basis van tellingen, gemeten vanaf 2017. Doelstelling is 20% meer fietskilometers in 2027 t.o.v. 2017. In lijn met Tour de Force	15%	2027 = 20% meer fietskilometers	
Hoofdfietsroutes	Toename gebruik hoofdfiets-routes na realisatie van de route	Op basis van tellingen, gemeten vanaf nuljaar 2022. In lijn met doelstelling Tour de Force	Toename 5%	Toename 10%	

Indicatoren - Slimme en Groene Mobiliteit

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		• 50% huidige busvloot zero-emissie • 100% van de nieuw instromende voertuigen is zero-emissie	100% van de busvloot is zero-emissie 100% zero-emissie aankoop van treinen bij vervanging	100% van de treinvloot en openbaar vervoer op het water is zero-emissie
Autonome voertuigen in publieke mobiliteit	Hoe we autonome voertuigen laten instromen in de OV-concessies		1 pilot met autonome processen in busremises eerste autonome treinen worden opgenomen in de dienstregeling	Op drie plekken rijden autonome voertuigen van dorpskernen naar hubs 1 busremise volledig autonoom; alle nieuwe treinen rijden autonoom in de dienstregeling	Nieuwe treinconcessie start met volledig autonome treinen De eerste autonome voertuigen rijden in stedelijke centra op in elk geval busbanen en in de buitenwijken van en naar hubs
Beschikbaarheid laadpunten voor elektrisch rijden	Tevredenheid elektrische rijders over beschikbare openbare laadinfrastructuur	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van openbare laadinfrastructuur	Streefcijfer 7,0 minstens	Streefcijfer 7,5 minstens	Streefcijfer 8 minstens
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	In 2035 moeten alle voertuigen 100% zero-emissie zijn, dus ook de zware.

Indicatoren - Verkeersveiligheid

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Aantal ongevallen/ slachtoffers	Alle overheden samen, ook in VVB-verband, hebben als hoogste ambitie het streven naar nul slachtoffers		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	50 % minder ongevallen/ verkeersslachtoffers t.o.v. 2019. We richten ons hierbij op het voorkomen van ongevallen met letsel	65 % minder ongevallen/ verkeersslachtoffers t.o.v. 2019. We richten ons hierbij op het voorkomen van ongevallen met letsel
Inrichting duurzaam veilig	Percentage dat zoveel mogelijk is ingericht volgens richtlijnen duurzaam veilig		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	• 20% van de provinciale wegen • 30% van de provinciale fiet-spaden • 50% van onze voet-gangersvoorzieningen	• 30% van de provinciale wegen • 40% van de provinciale fiet-spaden • 65% van onze voet-gangersvoorzieningen
Deelname verkeerseducatie-activiteiten*	Programma gedragsbeïnvloeding/ verkeerswijzer Groningen	Lessen op scholen, keurmerk scholen, verkeersveilige schoolomgeving, middelengebruik, afleiding, snelheid, fietsverlichting, veilig fietsen senioren, traject en locatiegerichte aanpak en werkgeversaanpak	80.000 personen	90.000 personen	100.000 personen
Vermindering overtredingen in het verkeer	Snelheid, alcohol en afleiding		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	Ten opzichte van 2019 afname van 15% van de geconstateerde overtredingen (door de politie)	Ten opzichte van 2019 afname van 35% van de geconstateerde overtredingen (door de politie)

* Verantwoording over de sub-indicatoren Verkeerseducatie loopt via de jaarlijkse P&C cyclus

Financiële kaders

De afgelopen tien tot vijftien jaar hebben wij voor de realisatie van mobiliteitsmaatregelen 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 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. Ditzelfde speelt ook bij zogenaamde koppelkansen. Bij de vervanging van bestaande infrastructuur nemen wij graag de wensen vanuit de omgeving mee.

Vanwege de veranderde aanpak van de mobiliteitsvraagstukken is een integrale benadering het uitgangspunt. Naast of in plaats van investeringen in harde infrastructuur is ook vaker sprake van niet-infrastructurele maatregelen, zoals de inkoop van diensten of gedragsbeïnvloeding die bijvoorbeeld zorgen voor minder drukte op de weg, waardoor een infrastructurele ingreep niet meer nodig is of andere ingrepen efficiënter/effectiever zijn.

Het Regionaal Mobiliteitsfonds
Tegen deze achtergrond is het de wens om de middelen voor mobiliteit te bundelen in een Regionaal Mobiliteitsfonds dat is bedoeld voor:

- De ontwikkeling en instandhouding van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waar mobiliteit centraal staat en niet de infrastructuur of modaliteit.
- Focus op de provinciale belangen en ambities.
- De integrale mobiliteitsopgave inclusief de daaraan verbonden aspecten van duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid en sociale inclusie.

In de aanpak binnen het Programma Mobiliteit staat de opgave, op een bepaalde plek of in een bepaald gebied, centraal. Hiermee verschuift de aanpak van 'maatregelgericht' naar 'opgavegericht'. We bekijken vanuit welk mobiliteitsthema deze opgave opgepakt moet worden en welke maatregelen en samenwerkingen nodig zijn. Dat betekent dat we niet per definitie kiezen voor financiering van infrastructurele maatregelen.

Met de in het fonds gebundelde financiële middelen kunnen we de opgaven en gestelde doelen integraal en in onderlinge samenhang realiseren. Met de integrale aanpak vanuit het fonds kunnen we als provincie makkelijker en sneller inspelen op nieuwe ontwikkelingen binnen de betreffende opgave.

In het Regionaal Mobiliteitsfonds bundelen we de begrote middelen met betrekking tot mobiliteit. Middelen die nu nog verdeeld zijn over diverse (uitvoerings)programma's. In de begroting zijn, op diverse plekken, daarvoor middelen bestemd. Het gaat daarbij zowel om exploitatie als investeringen. Daarnaast zijn er nog de reserves.

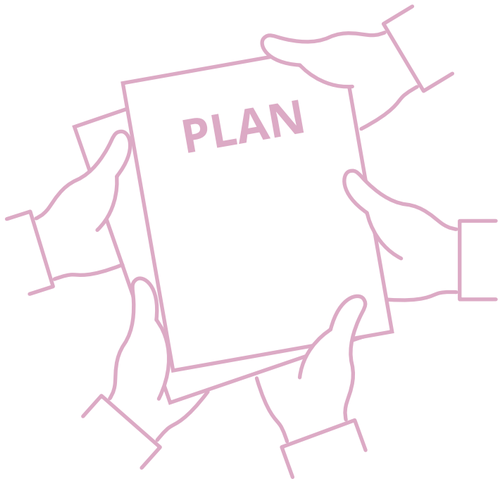
Het financiële kader wordt gevormd door de binnen Mobiliteit beschikbare middelen te weten; de exploitatiekredieten, de beschikbare investeringsruimte en de aan het programma gekoppelde reserves.

De werking van het Regionaal Mobiliteitsfonds is nauw verbonden met de wijze waarop we met onze financiële reserves omgaan. Dit zijn communicerende vaten. Ten aanzien van het aanwenden van de reserves is het in lijn met de kerngedachte 'van knelpuntgericht naar opgavegericht', benodigd dat de middelen ingezet worden of beschikbaar dienen te blijven voor de realisatie van de opgave en ambitie. Dit is afhankelijk van de voortgang van de projecten en de mate waarin we op koers zijn om de gestelde doelen en ambities te realiseren. Bij de vaststelling van de begroting, begrotingswijzigingen, de jaarstukken of bij separate voordracht kan daartoe door Provinciale Staten worden besloten.

Om goede afspraken te maken over het beschikbaar houden van budgetten binnen het Mobiliteitsfonds, is het wenselijk spelregels op te stellen.

Hiervoor gelden meerdere redenen:
- Een stabiele vorm van bekostiging om mobiliteitsuitgaven te dekken. Met het fonds hebben we een meerjarig gebundeld budget met alle uitgaven op één plek.
- Onduidelijkheid en inzichtverschillen voorkomen door niet goed vastgelegde afspraken.
- Zorgen dat we de opgaven en doelen kunnen realiseren binnen de beschikbare budgetten.

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 de OV-concessies. De meerjarige beleidsprogramma's binnen mobiliteit verdwijnen en komen integraal terug in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De integrale benadering en verminderde verkaveling binnen mobiliteit zorgen voor de genoemde rust en stabiliteit. Het wordt makkelijker om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Hiermee draagt het bij aan de flexibiliteit en de realisatiekracht.
Het Mobiliteitsfonds heft de schotten op tussen de verschillende onderdelen (deelprogramma's). Het kan de opgave vanuit het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit bekostigen.



Afwegingskader
Dit Programma Mobiliteit beschrijft de gewenste stip op de horizon. Het is niet realistisch dat we dit wensbeeld volledig (kunnen) uitvoeren binnen de doorlooptijdtijd van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027. Dit komt mede gezien de budgettaire ruimte, beschikbare capaciteit en de benodigde doorlooptijd van met name de grote en complexe projecten.

Om projecten en activiteiten vanuit verschillende invalshoeken en opgaven tegen elkaar af te wegen, is een afwegingskader opgesteld. Daarin zijn de volgende aspecten opgenomen:
- De mate waarin een project of activiteit bijdraagt aan de acht maatschappelijke opgaven.
- De verwachte steun/draagvlak voor het project/de activiteit bij de omgeving(spartijen).
- De bijdrage aan betere/nauwere samenwerking met andere beleidsdomeinen, gemeenten, andere partners.
- De benodigde investering en beschikbare financiële middelen en/of meekoppelkansen.
- De rol van de provincie in het project of de activiteit.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn díe projecten en activiteiten die op dit moment bij de provincie bekend zijn, gewogen en gecategoriseerd. We zullen het afwegingskader herijken op het moment dat dit nodig is. Zo kunnen we nieuwe projecten een plek geven en waar gewenst de status van lopende projecten bijstellen.

BIJLAGE 1.

TERMEN EN BEGRIPPEN

Bijlage 1: Termen en begrippen

**Bij de opgaven en de thema's komen termen en begrippen langs.
Hieronder lichten we ze toe.**

- **Ambitieweb:** Ambitieweb 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 Ambitieweb helpt om deze ambities in één oogopslag helder te maken.

- **Autonomous Train Operation (ATO):** term die gebruikt wordt voor automatisering van treinen. Op het meest geavanceerde niveau kunnen treinen rijden zonder machinist.

- **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.

- **CO_2-prestatieladder:** dit is een instrument dat organisaties helpt hun CO_2-uitstoot in kaart te brengen en te verminderen. De ladder bestaat uit 5 niveaus. De eerste 3 niveaus richten zich op de CO_2-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.

- **Daily Urban System:** een Daily Urban System (DUS) is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon, werk, studie, sport, etc.) zich afspelen.

- **Deelmobiliteit:** voertuigen die je niet zelf bezit, maar wel zelf bestuurt. Denk aan een deelauto, een deelscooter of een deelfiets.

- **Dronehub:** dit is een samenwerkingsverband met als basis Groningen Airport Eelde voor allerlei pilots op het gebied van drones.

- **Duurzaam Bouwen Calculator (DuboCalc):** methode ontwikkeld door Rijkswaterstaat om de duurzaamheid en milieukosten van aanbestedingen te berekenen en te vergelijken. DuboCalc berekent alle effecten van het materiaal- en energieverbruik van wieg tot graf, ofwel van winning tot aan de sloop- en hergebruikfase.

- **ERTMS:** European Rail Traffic Management System. Gestandaardiseerd Europees veiligheidssysteem voor verkeersleiding op het spoor. Zonder ERTMS kan een trein niet autonoom rijden.

- **Fietsmakelaar:** de provincie Groningen ondersteunt de gemeenten op het 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.

- **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 de spits ermee kunnen afvlakken.

- **Gronings 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.

- **Hive.Mobility:** een Noord-Nederlands samenwerkingsverband tussen mbo-instellingen, hogescholen, de Rijksuniversiteit Groningen, 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.

- **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 rijsnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.

- **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.

- **Hubtaxi:** deze taxi bel of boek je van tevoren. Hij brengt je dan vanaf je voordeur naar de dichtstbijzijnde hub, zodat je daarvandaan je reis kunt vervolgen, of vanaf de hub weer terug naar huis.

- **Human Capital Agenda:** met deze agenda zorgen we dat voor alle ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit voldoende mensen beschikbaar zijn met de juiste expertise, vaardigheden en ervaring.

- **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.

- **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 vervolgopdrachten. Om innovatie te bevorderen, kan ook de overheid deze rol vervullen.

- **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.

- **(Provinciaal) MIT:** Het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is een meerjarig financieringsprogramma om investeringen in infrastructuur te kunnen doen.

- **Milieukostenindicator:** 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.

- **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.

- **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.

- **OV-bureau Groningen Drenthe:** een samenwerkingsverband van de 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.

- **OV-concessie, busconcessie, concessieverlening:** in Nederland organiseren de provincies en vervoerregio’s het regionale openbaar vervoer (bus, metro, tram en regionale treinen). Dat doen ze door concessies te verlenen aan vervoersbedrijven. 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 de provincie Drenthe. Onze treinconcessie samen met de provincie Fryslân.

- **PFAS:** poly- en perfluorkoolwaterstoffen zijn door de mens gemaakte chemische stoffen die gebruikt worden voor allerlei toepassingen, omdat ze water, vet en vuil afstoten. Ze zitten in smeermiddelen, voedselverpakking, pannen, kleding en vele andere toepassingen. PFAS kunnen een negatief effect hebben op milieu en gezondheid.

- **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.

- **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.

- **Publieke Mobiliteit:** dit gaat om openbaar vervoer, de hubtaxi, deelauto's en -fietsen en mogelijke andere vormen van deelmobiliteit. Tevens betreft het voorzieningen voor het parkeren van bijvoorbeeld eigen auto en fiets waar de overstap gemaakt wordt tussen individueel vervoer en publieke mobiliteit. Kenmerkend is dat het gaat om vervoersvormen die worden georganiseerd, gecoördineerd en/of waarvoor een vergunning/concessie is verleend door één of meerdere overheidspartijen. Dit is verder zo georganiseerd dat het goed aansluit op individuele mobiliteit.

- **Qliner:** 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.

- **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.

- **RAL:** de provincie Groningen heeft samen met de provincie Fryslân en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over het uitrollen van laadpalen voor elektrische voertuigen. Deze afspraken staan in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). De RAL is een uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Dit 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.

- **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.

- **Tour de Force:** dit 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 bewerkstelligen. Daarvoor hebben ze een gezamenlijke fietsagenda 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.

- **Verkeer- en Vervoerberaad (VVB):** het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) is het hoogste sectorale overleg op verkeer- en vervoergebied in de provincie Groningen. In dit overlegorgaan zijn het Rijk, de provincie Groningen, de Groninger gemeenten, Openbaar Ministerie, politie en maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de ANWB vertegenwoordigd. De provincie Groningen neemt het voorzitterschap en de secretariële ondersteuning voor haar rekening.

Wat Groningers beweegt
Programma Mobiliteit Provincie Groningen
Gedeputeerde Staten, september 2022

Tekst
Provincie Groningen

Redactie, ontwerp en vormgeving
Vonc Communicatie

provincie groningen

info@provinciegroningen.nl
050 316 4933