

# Mobiliteitsstrategie Regio Groningen - Assen

Vergroenen, verknopen en verslimmen:  
Het versterken en beter benutten van de duurzame mobiliteitsketens



Versie 1.1  
Mei 2020



Versie: 1.1

Datum: Mei 2020

Opdrachtgever: Regio Groningen-Assen

Auteurs: Theo Heida, Kim van der Zande

Vrijgegeven door: Helma Born

© 2020, Procap adviseurs en projectmanagers. Niets uit dit werk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden op welke andere wijze dan ook, daaronder mede begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van het werk, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Procap adviseurs en projectmanagers. Alle iconen en ontwerpelementen zijn afkomstig van Freepik ([www.freepik.com](http://www.freepik.com)) en Flaticon ([www.flaticon.com](http://www.flaticon.com)) en vallen onder het Creative Commons Licence.

# Inhoud

## Samenvatting

### 1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding 8
- 1.2 Nieuwe informatie 11
- 1.3 Nieuwe beleidsontwikkelingen 14
- 1.4 Maatschappelijke doelen 14

### 2 Mobiliteitsstrategie

- 2.1 Versterken en beter benutten van duurzame mobiliteitsketens 17
- 2.2 Vergroenen, verknopen en verslimmen 18
- 2.3 Het speelveld is het Daily Urban System 19

### 3 Vergroenen

- 3.1 Doorfietsroutes en fietsvoorzieningen 22
- 3.2 OV-schaalsprong 23
- 3.3 Regionale HOV en trein 24
- 3.4 Schone mobiliteit 26
- 3.5 Emissieloze logistiek en stedelijke distributie 26

### 4 Verknopen

- 4.1 Hubs uitbreiden 29
- 4.2 Decentrale hubs verbinden 30
- 4.3 Integrale aanpak ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit 30
- 4.4 Schakelfunctie P&R's langs randen stad Groningen 31
- 4.5 Experimenteren met nieuwe tangenten 32

### 5 Verslimmen

- 5.1 Regionale aanpak gedragsbeïnvloeding 34
- 5.2 Inspelen op Smart Mobility 35
- 5.3 MaaS verknopen aan (H)OV en Publiek Vervoer 36
- 5.4 Data- en informatie-uitwisseling vormgeven 37
- 5.5 Visie op deelmobiliteit ontwikkelen 37

### 6 Samenwerking

- 6.1 De meerwaarde van regionale samenwerking 38
- 6.2 Gezamenlijke uitvoeringsagenda opstellen 40
- 6.3 Drie ontwikkelstappen 41
- 6.4 Verschillende vormen van samenwerking zijn mogelijk 42
- 6.5 Inzet Regio Groningen-Assen 42
- 6.6 Thema's voor samenwerking 44

## Samenvatting

### Regionale bereikbaarheid

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Noordenveld, Tynaarlo en Westerkwartier. Een van de speerpunten van de regio is het versterken van de interne samenhang door het verbeteren van de regionale bereikbaarheid.

### Nieuwe strategie

In de afgelopen jaren zijn veel goede nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, zoals de introductie van de Qlinks als regionale verbinders, de hubs en P+R faciliteiten, de aanleg van doorfietsroutes en het toepassen van gedragsbeïnvloeding. Deze ontwikkelingen zijn zeer succesvol geweest en er is behoefte aan een nieuwe strategie waarin vooruit gekeken wordt naar circa 2035.

### Pijlers

De voorliggende strategie is gebouwd op vier pijlers: een analyse van wat goed heeft gewerkt uit de vorige strategie, nieuwe informatie, nieuwe beleidsdoelstellingen en maatschappelijke ontwikkelingen. De conclusie uit die vierslag leidt tot een strategie die gericht is op een regio waarin het OV enorm is gegroeid, de fiets in de stad op nummer

één staat, nieuwe initiatieven zich ontwikkelen, maar ook de auto alom aanwezig is.

### Maatschappelijke doelen

Mobiliteit gaat niet alleen over bereikbaarheid maar ook over leefbaarheid en impact op de omgeving. In deze nieuwe mobiliteitsstrategie wordt ingezet op een aantal maatschappelijke doelen: economie, duurzaamheid, gezondheid, inclusiviteit, verbetering van de leefkwaliteit en veiligheid.

### Opdracht

De opdracht aan de Regio Groningen-Assen voor de komende jaren is het versterken en beter benutten van de duurzame mobiliteitsketens.

### Opgave in de regio

Want de regio is zeer divers en kent verschillende opgaven. Er zijn zowel de stedelijke gebieden met problemen op het gebied van ruimtedruk en leefbaarheid. Aan de andere kant zijn er de kleine landelijke kernen met een grotere autoafhankelijkheid waarbij een goede aantakking op het OV een opgave is. Er is veel uitwisseling tussen het landelijk gebied en de steden. Kijken we naar de mobiliteit dan zijn stad en regio dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Regio en stad Groningen hebben elkaar nodig: maatregelen bij de één zijn ook oplossingen voor de ander. Voortzetting van de samenwerking

in het mobiliteitsdomein is nodig. Daarnaast ligt er in deze regio - en voor de stad Groningen in het bijzonder - een grote ruimtelijke opgave (woningbouw). Rondom deze ruimtelijke opgaven liggen goede kansen om ruimte & mobiliteit nog beter met elkaar te verbinden. In de verstedelijkingsstrategie kan dit nader worden uitgewerkt.

### Focus

De focus van deze strategie is:

- Prioriteit te geven aan fiets en OV;
- De auto te beschouwen als onderdeel van de keten;
- Te richten op het daily urban system van de regio (die groter is dan de bestuurlijke grenzen van de regio);
- Aandacht te hebben voor de first & last mile.

### Maatregelen

De maatregelen die deze strategie tot leven brengen zijn uitgewerkt in de categorieën 'vergroenen, verknopen en verslimmen'. De belangrijkste maatregelen zijn:

1. Uitbreiden doorfietsroutes en fietsvoorzieningen;
2. OV-schaalsprong realiseren;
3. Uitbreiden van hubs en services;
4. Regionale samenwerking rond gedragsbeïnvloeding;
5. Integrale benadering, ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit;
6. Inspelen op ontwikkelingen in Smart Mobility;

7. Logistiek: inzet op zero emissie binnen steden in Groningen en Assen.

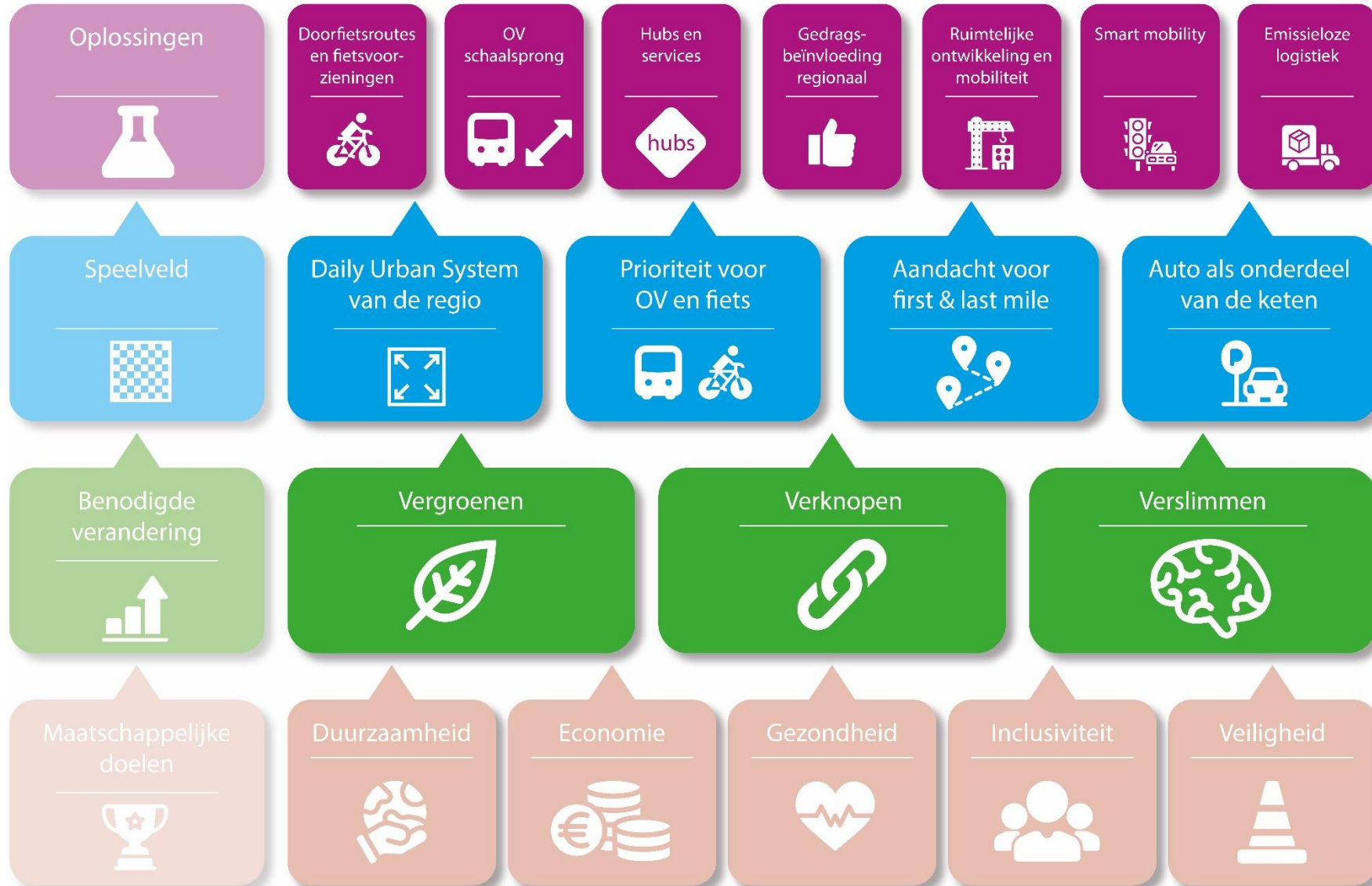
### Gezamenlijke uitvoeringsagenda opstellen

De volgende stap is het uitwerken van een gezamenlijke regionale uitvoeringsagenda. Hierbij dient de afstemming te worden gezocht met de verschillende lopende beleidsinitiatieven bij de betrokken provincies en gemeenten.

Vanuit regionaal perspectief zijn er een aantal maatregelen en activiteiten te benoemen die het waard zijn opgenomen te worden in de uitvoeringsagenda. Voor de regio zijn dit:

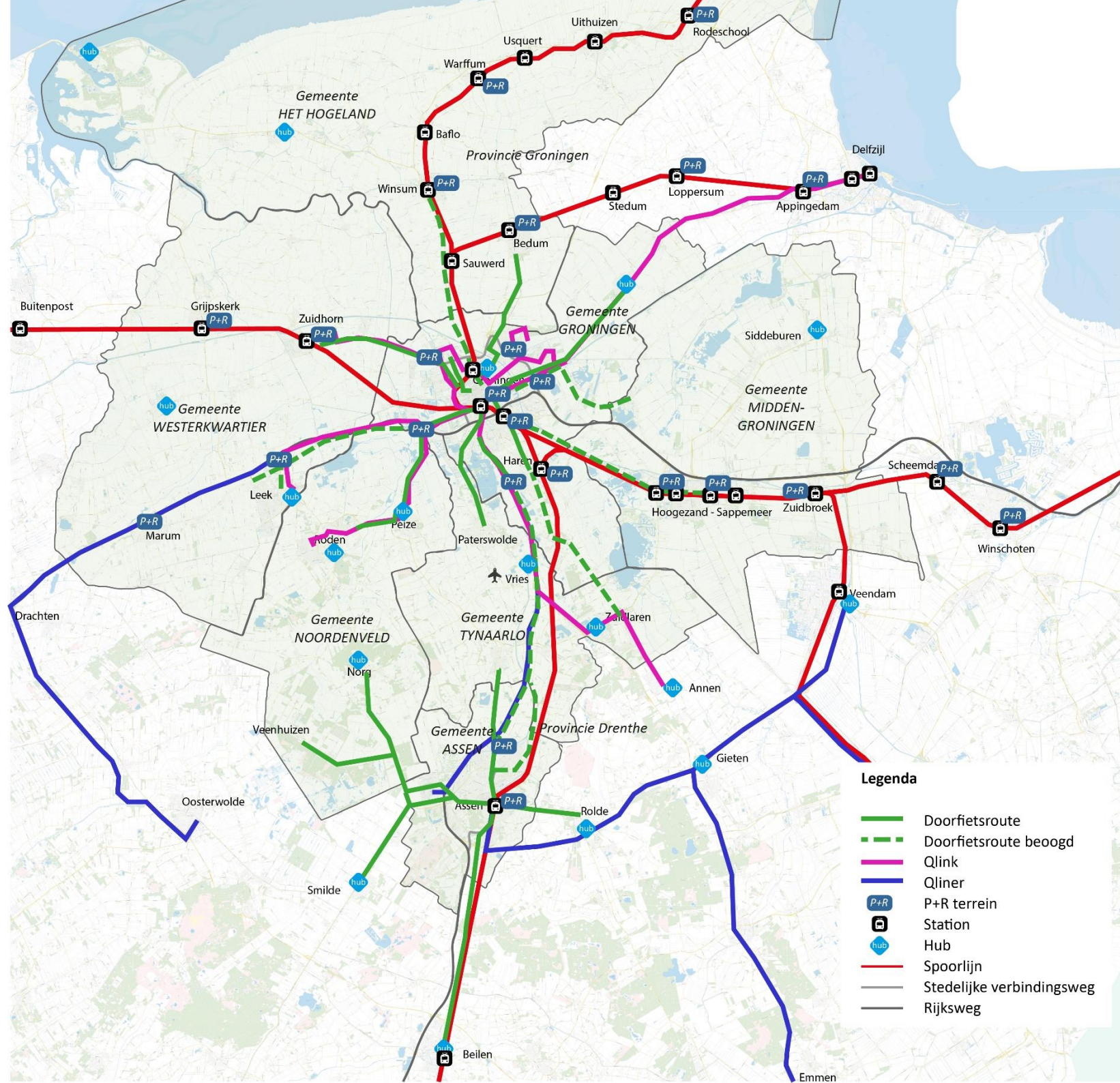
1. Het voltooien van het reeds benoemde pakket aan **doorfietsroutes** en fietsmaatregelen;
2. Het uitwerken van de **OV-schaalsprong** naar maatregelen op de middellange en lange termijn, inclusief de capaciteitsuitbreidingen van lijnen, tangenten, nieuwe stations en P+R-terreinen;
3. Het vormgeven van een regionale aanpak en samenwerkingsvorm voor **gedragsbeïnvloeding**, vanuit de kennis en ervaring van Groningen Bereikbaar en de verschillende provinciale en lokale initiatieven;
4. Het verder uitbouwen van kennis en beleid op het gebied van **smart mobility en duurzame logistiek**.

De belangrijkste elementen uit deze strategie zijn samengevat in onderstaand overzicht.



Figuur 1: Kernelementen uit deze strategie

Afbeelding 1. De Regio Groningen - Assen en omgeving



**Legenda**

- Doorfietsroute
- - - Doorfietsroute beoogd
- Qlink
- Qliner
- P+R P+R terrein
- S Station
- hub Hub
- Spoorlijn
- Stedelijke verbindingsweg
- Rijksweg

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Noordenveld, Tynaarlo en Westerkwartier. Een van de speerpunten van de regio is het versterken van de interne samenhang door het verbeteren van de regionale bereikbaarheid.

In de afgelopen jaren zijn diverse ontwikkelingen in gang gezet om de bereikbaarheid te verbeteren. De eerste mobiliteitsstrategie van de Regio Groningen-Assen stamt uit 2006. Er is toen veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid op het hoofdwegenet, de kwaliteit van het OV en de P+R locaties, ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en de bereikbaarheid voor goederenvervoer [1]. Er zijn maatregelen getroffen met financiering van zowel het Regio Specifiek Pakket (RSP) als betrokken overheden. In 2013 is deze aanpak herijkt.

### Strategie 2013

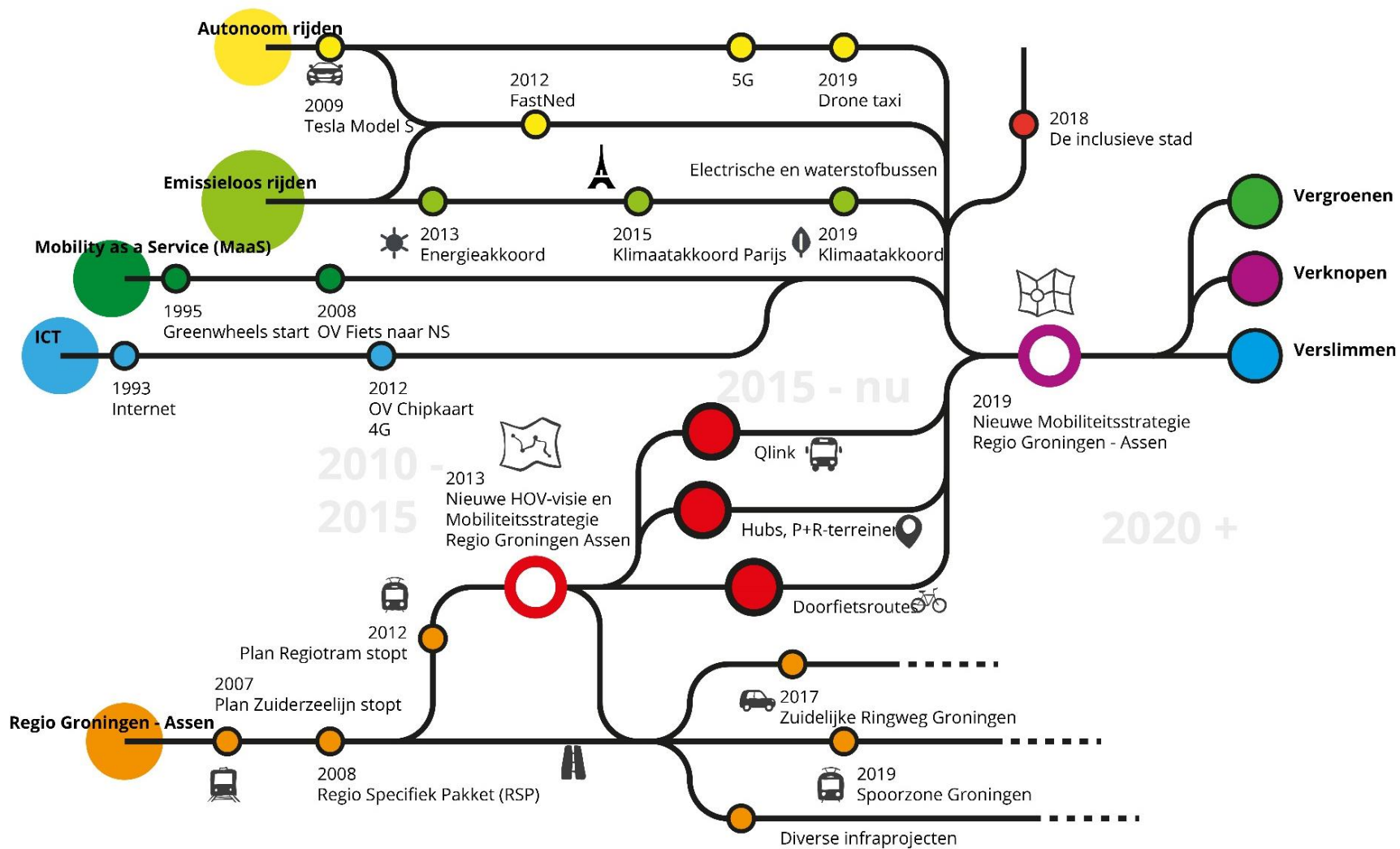
Na het stopzetten van de regiotram in 2013 is een nieuwe HOV- en mobiliteitsstrategie opgesteld waarmee een aantal belangrijke nieuwe

ontwikkelingen in gang zijn gezet. Zo zijn de Qlinks geïntroduceerd als regionale verbinders, waardoor diverse kernen in de regio rechtstreeks verbonden zijn met de belangrijkste bestemmingen. Met het concept van hubs en P+R-faciliteiten is het overstappen van de ene naar de andere vervoerwijze makkelijker geworden. Het fietsgebruik in de stad Groningen behoort nog steeds tot de hoogste van het land en de regionale (door)fietsroutes hebben geleid tot meer fietsers naar de steden. Ook de gedragsbeïnvloeding met onder meer het Beter Benutten programma van Groningen Bereikbaar en Assen Slim Bereikbaar is succesvol gebleken. In Figuur 2 zijn de belangrijkste elementen uit de strategie samengevat.

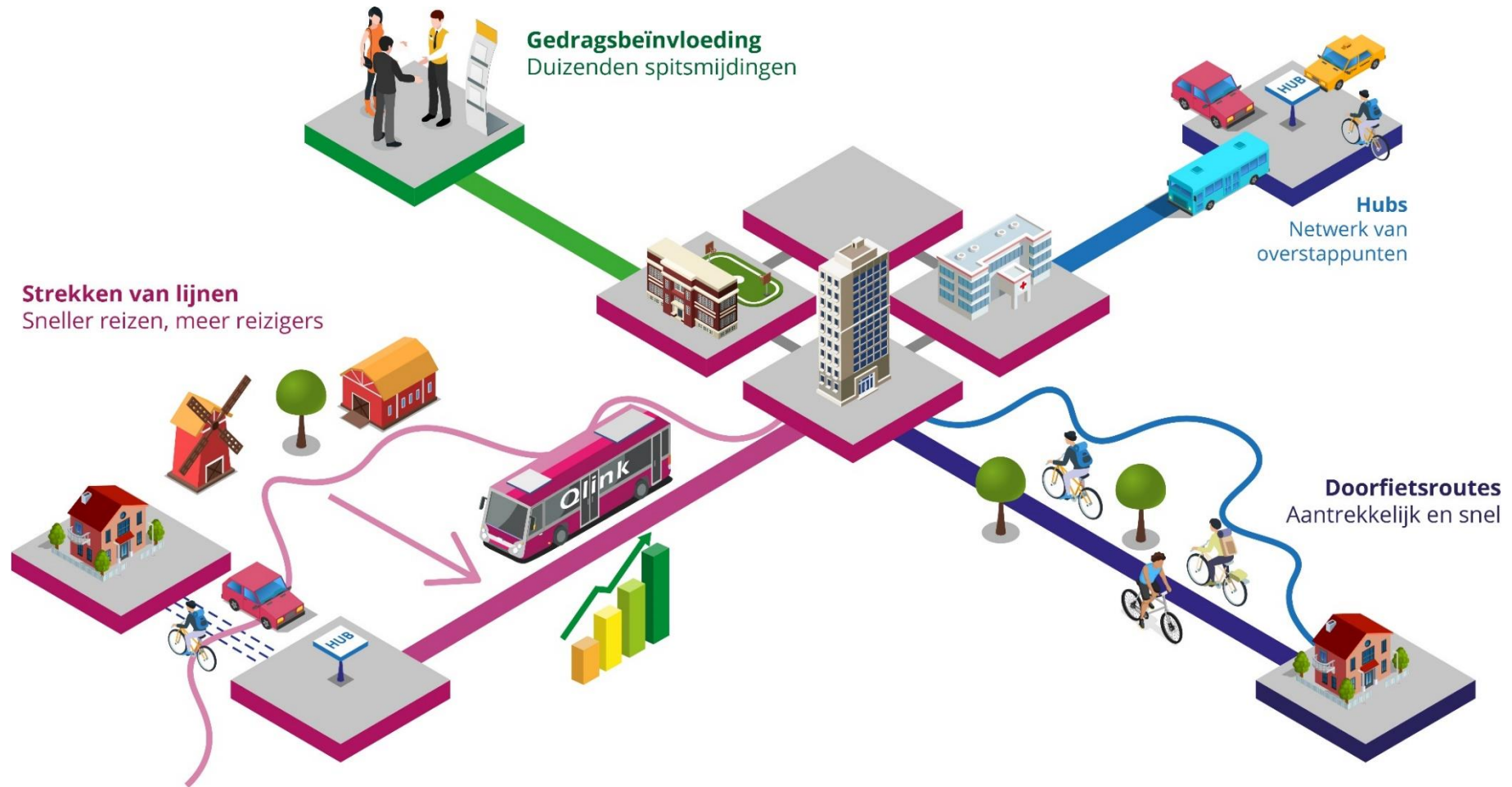
Inmiddels is er behoefte ontstaan aan een nieuwe strategie. Veel maatregelen zijn gerealiseerd en de effecten zijn ruimschoots zichtbaar. De bus en de trein raken steeds voller. Het gebrek aan fietsenstallingen wordt een steeds groter probleem. Op piekmomenten staat de bereikbaarheid van de hoofdwegen onder druk. Aan het spoor en de hoofdwegen wordt volop gewerkt. Kortom, inmiddels zijn verschillende doelen vanuit de strategie (ruimschoots) behaald en staan er nieuwe ontwikkelingen, zoals duurzame mobiliteit en gebruik van data voor de deur. De tijd is rijp voor een nieuwe strategie. In Figuur 2 is een overzicht gegeven van ontwikkelingen die van belang zijn voor de nieuwe strategie.



Figuur 2. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de afgelopen decennia



Figuur 3. Ontwikkelingen naar aanleiding van de strategie uit 2013



## 1.2 Nieuwe informatie

Naast actuele ontwikkelingen, politiek-maatschappelijke ambities en bestaande beleidsstukken hebben ook een paar recente onderzoeken invloed gehad op de inhoud van deze strategie. Hieronder zijn de Netwerkanalyse en een onderzoek naar kosteneffectiviteit van investeringen nader toegelicht.

### Netwerkanalyse

In 2019 is een geactualiseerde netwerkanalyse (fase 1 van de actualisatie) verschenen waarin een beeld is geschetst van de stand van zaken van de regio Groningen-Assen op het gebied van bereikbaarheid [2]. Vanuit de netwerkanalyse zijn 10 uitdagingen benoemd voor de regio Groningen-Assen. Kort samengevat gaat het hierbij om:

1. Duurzamer en robuuster maken van het daily urban system met een regionale aanpak;
2. Versterken externe bereikbaarheid voor economische kansen;
3. Verduurzamen en verminderen CO<sub>2</sub>-uitstoot;
4. Slimmer benutten van netwerken door nog meer te verknopen en kiezen voor doelgroepen;

---

<sup>1</sup> Het gaat hier om bereikbaarheid in termen van tijd en kosten en niet om capaciteit. En het gaat om mensen (in diverse doelgroepen) en niet om voertuigen.

5. Autobereikbaarheid toespitsen op doelgroepen, tijden en plaatsen;
6. Structurele vergroting OV-capaciteit en integratie met MaaS;
7. Vergroten faciliteiten voor de fiets;
8. Schonere en efficiëntere stedelijke distributie;
9. Uitbreiden aanpak gedragsbeïnvloeding;
10. Data benutten voor ICT en MaaS.

### Een nieuwe kijk op bereikbaarheid

Door Move Mobility / CE Delft is een analyse [3] gemaakt van de kosteneffectiviteit van investeringen in de bereikbaarheid voor de regio Groningen-Assen. Hieruit komt naar voren dat investeringen *om de autobereikbaarheid te verbeteren* nog maar beperkte meerwaarde hebben in termen van reistijdwinst, terwijl investeringen in fiets en OV nog wel een grote verbetering in bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid kunnen hebben<sup>1</sup>.

Het onderzoek laat zien dat de toekomstige autonome verslechtering van de bereikbaarheid per auto maar voor een beperkt deel kan worden gecompenseerd met investeringen in het autonetwerk. Investeringen in fiets en OV leiden overigens indirect tot positieve

effecten voor automobilisten: meer mensen zullen kiezen voor fiets en/of OV waardoor er ruimte vrijkomt voor automobilisten die geen alternatief hebben of willen gebruiken. Investerings in de bereikbaarheid van OV en fiets hebben aanzienlijk meer effect dan investeringen in de auto. Investeren in OV en fiets is in alle onderzochte gevallen rendabeler in termen van bereikbaarheid dan investeren in de auto. Dit is een belangrijke constatering die nadrukkelijk doorwerkt in de focus en prioriteitsstelling in deze mobiliteitsstrategie (zie 2.1).

### **Tangenten**

Andere bevindingen uit het onderzoek zijn dat er relatief veel bereikbaarheidswinst te halen is met eenvoudige ingrepen zoals voorrang op kruispunten (buiten de stad) en dat nieuwe tangentiële OV-verbindingen nog (veel) meer bereikbaarheid kunnen opleveren (bijvoorbeeld Assen-Drachten of Veendam-Assen, of verbindingen tussen P+R's langs randen van de stad Groningen). Het realiseren van dergelijke OV-verbindingen wordt meegenomen als onderdeel van de strategie, om over de langer wordende afstanden nieuwe verplaatsingen te kunnen aanbieden.

Ook komt in het onderzoek naar voren dat in Groningen-Centrum voor de bereikbaarheid van het OV ten opzichte van de auto, niet veel winst

meer te boeken valt. Voor het OV is er hierbij sprake van een belangrijke capaciteitsopgave, omdat op verschillende plekken in en rond de binnenstad het groeiende HOV vastloopt. Behouden van het huidige kwaliteitsniveau is hierbij een uitdaging. De voetganger heeft hierbij een belangrijke rol in het vervullen van de 'first & last mile'. Ook benoemt het onderzoek hier kansen voor bereikbaarheidswinst door het verbeteren van fietsverbindingen.

### **Denken in doelgroepen**

De analyse pleit verder voor meer aandacht naar doelgroepen in de mobiliteitsaanpak. Ondanks de kwaliteit van OV en fiets is de auto toch vaak sneller, maar in de praktijk maken automobilisten ook andere afwegingen, zoals het kunnen werken in de trein, of het gebruik van de fiets omdat het lastig is om ergens te parkeren. Daarom wordt in deze mobiliteitsvisie de (zakelijke) automobilist ook als onderdeel beschouwd van de keten.

### **Omslag in denken**

In mei 2018 verscheen het rapport 'Van B naar anders' van de Raad voor de Leefomgeving (RLI) [3]. De raad constateert dat de manier waarop mensen zich verplaatsen verandert en dat de uitbreiding van weg- en spoorinfrastructuur duur is en vaak slechts een plaatselijk en tijdelijk effect heeft.

Daarom is er in het mobiliteitssysteem een omslag nodig om er ook op de lange termijn voor te zorgen dat de Nederlandse stedelijke regio's en het platteland bereikbaar blijven. De oplossingen die in het verleden succesvol waren – zoals het aanleggen en verbreden van wegen en het realiseren van extra spoorcapaciteit – zijn dat niet langer. Het gaat niet meer om de keuze tussen auto, OV of fiets, maar om de vraag waar en wanneer welke vervoerswijze het beste past om mensen daar te laten komen waar ze willen zijn. Bovendien vraagt de kwaliteit van onze leefomgeving erom dat ook mobiliteit verregaand verduurzaamd wordt.

In plaats van het oude denken in termen van 'capaciteit en doorstroming' stelt de RLI dat er andere vraagstukken centraal dienen te staan: Wat is er nodig om de groeiende stedelijke regio's bereikbaar te houden? Hoe kunnen mensen op het platteland hun werk en de voorzieningen blijven bereiken? Welke investeringen zijn ook op langere termijn nog zinvol? Wat is nodig om kansrijke technologie te benutten voor de mobiliteitsopgave?

---

<sup>2</sup> In 2017 is de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse opgesteld die richting 2040 voor de regio groei laat zien. Met de inzet in 2013 (netwerkanalyse) op het hoogwaardig openbaar vervoer (hoogfrequent, comfortabel, met Qlinks en Qliners)

Daar komt bij het pleidooi van RLI dat regionale mobiliteitsbehoefte leidend dient te zijn voor de inzet en de samenwerking van Rijk, provincies en gemeenten en andere betrokken partijen. En dat vraagt om nieuwe manieren van samenwerken. Deze manier van denken ligt mede ten grondslag aan de voorliggende mobiliteitsstrategie.

### **Groei-opgave**

Tenslotte laten de prognoses richting en voorbij 2030, voor de komende jaren, een flinke groei van het aantal inwoners en huishoudens zien. Het grootste deel van deze groeiopgave concentreert zich in en rond de stad Groningen. Het effect van nieuwe woningbouwlocaties, zoals bijvoorbeeld het Suikerfabrieksterrein (gelegen naast het spoor en de Ring West), hebben effect op het stedelijk en regionale mobiliteitssysteem.

Dit betekent dat het mobiliteitssysteem hier ook op gedimensioneerd dient te worden. Daar komt bij dat bijvoorbeeld de prognose van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) voor de bus in 2018 al de groeicijfers voor 2040 liet zien<sup>2</sup>. Kortom, hier ligt een grote opgave.

*en het integrale P+R-systeem, heeft het (H)OV jaarlijks dubbele groeicijfers laten zien. De prognose voor 2040 is hiermee in 2018 al bereikt.*

### **1.3 Nieuwe beleidsontwikkelingen**

Tijdens het ontwikkelen van deze nieuwe strategie heeft de wereld niet stilgestaan. Individuele leden van de Regio Groningen-Assen hebben hun eigen beleidsontwikkelingen doorgemaakt en vanuit het klimaatakkoord zijn er kaders geformuleerd voor onder meer het provinciaal mobiliteitsbeleid. Dat betekent dat er in en rond de regio veel nieuw beleid in ontwikkeling is.

In deze strategie is hier zo goed mogelijk op ingespeeld, en de verwachting is dat de doelstellingen en uitgangspunten gelijk met elkaar zullen optrekken. Toch is er bewust voor gekozen in deze strategie een nog niet uitgewerkte uitvoeringsagenda te presenteren, omdat dit nog dient te worden afgestemd met de verschillende gemeentelijke en provinciale beleidsontwikkelingen.

### **1.4 Maatschappelijke doelen**

Deze mobiliteitsstrategie zal door het versterken van de bereikbaarheid en het vergroenen van de mobiliteit in de regio Groningen-Assen een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het gebied.

Leefbaarheid is het overkoepelende begrip waarin ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen samenkomen. Voor deze mobiliteitsstrategie is het van belang dat er voldoende aanbod is van goede mobiliteitsoplossingen in de regio, zodat economische en ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd en er een balans wordt gevonden in druk op de leefomgeving binnen en buiten de stad.

#### **Economie**

De economische activiteiten in de regio zijn een belangrijke drager van de welvaart en sociale vitaliteit van grote en kleine kernen. Het bereikbaar houden van de economische dynamo's in Groningen en Assen met verschillende modaliteiten is een belangrijke opgave. De interneteconomie zorgt hierbij voor een grote verschuiving in de (stedelijke) distributie. Dit biedt uiteraard veel voordelen, maar ook de nadelen zoals hinder en vervuiling dienen te worden aangepakt. Maatschappelijk is het van belang dat alle mensen mee kunnen doen en dat economische kansen (zoals banen en onderwijs) ook bereikbaar zijn voor wie zich geen auto kan (of wil) veroorloven.

#### **Duurzaamheid**

Duurzaamheid is een breed begrip. Op veel niveaus zijn duurzaamheidsambities vastgelegd. In het klimaatakkoord van Parijs is

afgesproken dat de samenleving in 2050 emissievrij is, voor Noord-Nederland ligt deze doelstelling zelfs al in 2035.

In het Nederlandse klimaatakkoord (2019) zijn onder meer afspraken gemaakt over reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot in het verkeer. Daarnaast zijn er verschillende Green Deals gesloten (onder meer voor stedelijke distributie) en zijn in de nieuwe concessie voor het busvervoer in Groningen en Drenthe grote stappen gemaakt naar emissievrij busvervoer.

Het leveren van een bijdrage aan een emissieloze samenleving wordt gezien als een opgave voor het mobiliteitsbeleid. In de afspraken met het Rijk heeft Noord-Nederland in november 2018 met het Rijk afgesproken om in 2035 qua mobiliteit emissievrij te zijn (voor zover dit binnen de eigen mogelijkheden ligt).

Ten opzichte van onze regionale visie uit 2013 is de inzet op duurzame mobiliteit nieuw; in 2013 stond vooral de bereikbaarheid centraal. In lijn met het klimaatakkoord worden er momenteel door de beide provincies regionale mobiliteitsplannen ontwikkeld waarin de transitie naar schone mobiliteit verder wordt vormgegeven.

#### **Klimaatakkoord**

In 2019 is het Nederlandse klimaatakkoord verschenen [4]. Hierin is een aantal relevante stappen gezet naar een emissieloze mobiliteit. Een aantal van de afspraken en uitgangspunten uit het klimaatakkoord zijn:

- De auto zonder uitstoot wordt al voor 2030 normaal. Naast volledig elektrische auto's rijden er dan ook voertuigen op waterstof of zonnecellen.
- Tankstations veranderen van 'pompen met fossiele brandstoffen' in plaatsen waar naast laadpalen ook waterstofstations te vinden zijn.
- Er komen steeds meer zero-emissie zones in steden. Daar krijgt lopen, fietsen en reizen met openbaar vervoer voorrang. De logistieke sector gaat verduurzamen, onder andere door ketenoptimalisatie middels logistieke hubs.
- Alle OV-bussen zijn voor 2030 100% emissievrij.
- Er wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding in combinatie met het vergroten van het aanbod van alternatieven voor de zakelijke automobilist.
- Fietsnelwegen worden beter verbonden.
- Combinaties van mobiliteitsvormen worden beter inzichtelijk gemaakt door apps/open data.
- CO<sub>2</sub> reductie.

Kader 1. Opgaven voor infrastructuur en mobiliteit uit het klimaatakkoord.

## **Inclusiviteit**

Een goed werkend mobiliteitssysteem geeft idealiter iedereen de mogelijkheid om overal te komen. Dit betekent dat alle doelgroepen zich naar wens kunnen verplaatsen en kunnen deelnemen aan de maatschappij. Zo blijven ook kleinere of krimpende kernen aantrekkelijk om te wonen. Voor deze mobiliteitsstrategie is het van belang dat voorzieningen, wijken en werklocaties bereikbaar zijn voor iedereen, zodat wie dat wil kan meedoen met en bijdragen aan maatschappelijke en economische activiteiten.

## **Gezondheid**

Een goede gezondheid is een voorwaarde voor een vitale samenleving. De leefomgeving speelt een belangrijke rol in een gezonde samenleving en dus is het belangrijk om te zorgen voor een goede luchtkwaliteit door minder uitstoot van stikstof. Daarnaast is bewegen van belang: dat zorgt voor fitheid en voorkomt welvaartsziekten. Wandelen en fietsen zijn de meest gezonde, duurzame en zelfs goedkope manier van verplaatsen. De opgave voor deze mobiliteitsstrategie is dan ook om prioriteit te geven aan de voetganger en (het bewegen met) de fiets en het reduceren en het liefst voorkomen van vervuiling.

## **Veiligheid**

Veiligheid zou een vanzelfsprekendheid onderdeel van het mobiliteitsbeleid moeten zijn. In veel gevallen wordt dit op het gebied van verkeersveiligheid nu door de overheden (voornamelijk provincies) zelf opgepakt. Zo zijn er de Verkeer- en Vervoer Beraden en is de VerkeersWijzer Groningen in het leven geroepen. Maar het is ook aandachtspunt bij alles wat gedaan wordt op regionale schaal. Bijvoorbeeld wanneer verbindingen op regionaal niveau worden aangelegd/verbeterd. De opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen, zoals e-bikes en speed pedelecs, maar straks ook zelfrijdende auto's, autonome treinen et cetera, vraagt om hernieuwde aandacht voor veiligheid. Daarnaast is de sociale veiligheid op P+R's en Hubs een belangrijk aandachtspunt om op regionale schaal aan te passen.



## 2 Mobiliteitsstrategie

### 2.1 Versterken en beter benutten van duurzame mobiliteitsketens

De drijfveren achter deze strategie zijn te komen tot een schoner en toegankelijker mobiliteitssysteem, met minder hinder voor de omgeving. De strategie is gericht op een regio waarin het OV enorm is gegroeid, de fiets en voetganger op nummer één staan, nieuwe initiatieven zich ontwikkelen, maar ook de auto alom aanwezig is.

**De opdracht aan de Regio Groningen-Assen voor de komende jaren is daarom het versterken en beter benutten van de duurzame mobiliteitsketens en vervoerswijzen.**

Concreet betekent dat; het beter zichtbaar maken en verbeteren van de keuzemogelijkheden naast *alleen* de auto. De auto is niet slecht, maar wordt gezien als onderdeel van de keten. Dat vertaalt zich naar het geven van prioriteit aan fiets en OV, een focus op de keten, aandacht voor de first & last mile en het versterken van de gedragsbeïnvloeding. Ook de auto is onderdeel van de keten. Het schaalniveau is het Daily Urban System dat zich uitstrekt buiten de bestuurlijke grenzen van de regio.

#### *Prioriteit geven aan fiets en OV*

Vanuit deze opdracht wordt in deze mobiliteitsstrategie gekozen voor een focus op fiets en OV. Dat sluit aan op zowel de prioriteiten bij betrokken partijen, als ook op de resultaten uit recent onderzoek over kosteneffectiviteit van investeringen in verschillende modaliteiten. Daaruit blijkt immers dat investeringen in fiets en OV de grootste bijdrage leveren aan een gezonde en schone samenleving en het grootste effect laten zien van investeringen op bereikbaarheid.

#### *De auto in de regionale keten*

Voor het landelijk gebied en voor herkomsten en bestemmingen waar het OV minder komt, is de auto nog steeds de belangrijkste manier van vervoer. Maar, de vanzelfsprekendheid om alle verplaatsingen altijd helemaal met de auto af te leggen wordt wel steeds minder. Op steeds meer punten heeft de reiziger de keus om zich op een andere manier te verplaatsen.

Investeren in de autobereikbaarheid is in deze strategie dan ook vooral ingezet als een onderdeel van de verknoping met andere manieren van vervoer. Daarnaast is het mogelijk dat het autoverkeer meeprofiteert van investeringen in het OV, bijvoorbeeld wanneer er

nieuwe (vrijliggende) businfrastructuur wordt gerealiseerd, waardoor ook de doorstroming en veiligheid voor de auto verbetert.

De P+R's langs de randen van de stad worden daarbij steeds belangrijker. Enerzijds omdat automobilisten ze benutten om de stad in te komen en over te stappen op OV en fiets. Tegelijkertijd zijn deze locaties in toenemende mate van belang voor inwoners van de stad, wanneer de auto vanuit oogpunt van leefbaarheid en ruimtegebruik steeds verder de stad uit wordt gedrukt. Dit betekent ook dat het verdeelsysteem voor de auto op orde moet zijn. Na gereedkomen van de Zuidelijke Ringweg Groningen zal de Westelijke Ringweg de volgende opgave worden.

#### *Belangrijkste programmaonderdelen*

De belangrijkste doelen van deze strategie zijn het vergoenen, verknopen en verslimmen. Daarbinnen gaat in deze strategie speciale aandacht uit naar de volgende prioritaire programmaonderdelen:

1. Uitbreiden doorfietsroutes en fietsvoorzieningen;
2. OV-schaalsprong realiseren;
3. Uitbreiden van hubs en services;
4. Regiobrede aanpak gedragsbeïnvloeding;
5. Integrale benadering ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit;

6. Inspelen op ontwikkelingen in Smart Mobility;
7. Logistiek: inzet op zero emissie binnensteden in Groningen en Assen.

Deze programmaonderdelen zijn verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk. In de volgende paragrafen is een nadere uitwerking gegeven van de hiervoor beschreven focus.



## **2.2 Vergroenen, verknopen en verslimmen**

Centraal in deze strategie staan drie doelen die de regionale bereikbaarheid moeten versterken: *verknopen*, *vergroenen* en *verslimmen*. Het doel om te *verknopen* is al eerder vanuit de vorige strategieën in gang gezet, onder meer met sterke HOV-lijnen, hubs en doorfietsroutes. *Vergroenen* en *verslimmen* zijn doelen die er de afgelopen periode bij zijn gekomen vanuit de wens vorm te geven aan duurzaamheidsambities voor personen- en goederenvervoer en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility.

---

### Vergroenen



- Doorfietsroutes en fietsvoorzieningen\*
- OV-schaalsprong\*
- Regionale HOV-rail
- Schone mobiliteit
- Emissieloze logistiek en stedelijke distributie\*

---

### Verknopen



- Hubs en services uitbreiden\*
- Decentrale hubs verbinden
- Integrale aanpak ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit\*
- Schakelfunctie P&R's langs randen stad Groningen
- Experimenteren met nieuwe tangenten

---

### Verslimmen



- Regiobrede aanpak gedragsbeïnvloeding\*
- Inspelen op Smart Mobility\*
- MaaS verknopen aan (H)OV en Publiek Vervoer
- Data- en informatie-uitwisseling vormgeven
- Visie op deelmobiliteit ontwikkelen

---

Kader 2. Doelen en programmaonderdelen

In het overzicht hierboven zijn per doel de programmaonderdelen benoemd. De voor de regio prioritaire programmaonderdelen zijn voorzien van een asterix (\*).

De doelen verknopen, vergroenen en verslimmen en de bijbehorende programmaonderdelen zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 3. In de volgende paragraaf is de regionale focus beschreven waarin deze doelen gerealiseerd moeten worden.



## **2.3 Het speelveld is het Daily Urban System**

Deze strategie focust op de regionale schaal. De regionale schaal is geïnterpreteerd als de reikwijdte van het Daily Urban System (DUS) van reizigers in de regio Groningen-Assen. Dat betekent grofweg dat voor deze mobiliteitsstrategie is gekeken naar het gebied van Heerenveen tot Delfzijl en van Lauwersoog tot Beilen. Ook al behoren niet alle overheden binnen dat grondgebied tot de (bestuurlijke) regio Groningen-Assen, het bekijken van een kleiner gebied zou geen recht doen aan het Daily Urban System.

Vraagstukken worden op regionale schaal opgepakt als dit ook daadwerkelijk een meerwaarde heeft om op deze schaal te doen. Lokale of juist landelijke vraagstukken kunnen op hun eigen schaalniveau worden aangepakt en vallen dus niet onder deze strategie.

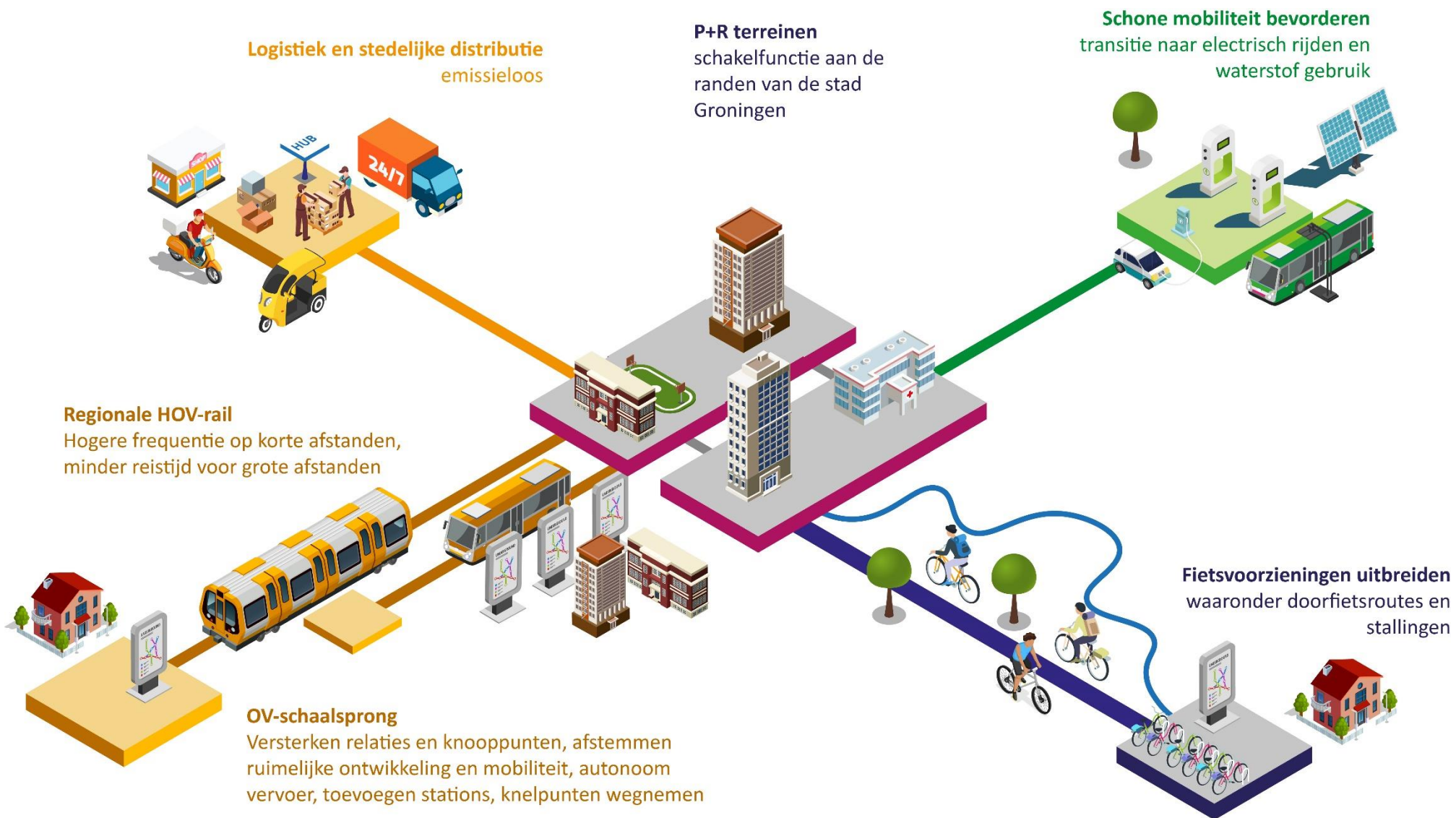
Speciale aandacht gaat uit naar de first & last mile in de ketens. Dat wil onder meer zeggen het vortransport richting bus en trein, en het natransport met bijvoorbeeld de fiets en te voet. Meer en meer wordt er daarbij gebruik gemaakt van deelauto's en deelfietsen en de voorzieningen die daarvoor op de hubs aanwezig zijn. Het aanbod groeit en mag beter gefaciliteerd worden.

Vanuit het perspectief van de regio zijn verschillende schaalniveaus waarneembaar waarbinnen ontwikkelingen in plaatsvinden. Hieronder is beknopt weergegeven in welke mate deze aandacht vragen van de regio.

| Schaal                | Type mobiliteit  | Regionale aandacht | Activiteiten                       |
|-----------------------|--|--------------------|------------------------------------|
| <b>Lokaal</b>         | Binnen kern of wijk                                    | Beperkt            | Informeren                         |
| <b>Bovenlokaal</b>    | Tussen kernen of tussen wijken in steden               | Middel             | Afstemmen / initiëren<br>monitoren |
| <b>Regionaal</b>      | Tussen kernen en steden                                | Hoog               | Initiëren en monitoren             |
| <b>Bovenregionaal</b> | Tussen steden binnen en buiten de regio                | Middel             | Afstemmen / initiëren<br>monitoren |
| <b>Landelijk</b>      | Tussen het noorden en o.a. de randstad                 | Beperkt            | Informeren                         |
| <b>Internationaal</b> | Tussen het noorden en Noord-Duitsland en overig Europa | Beperkt            | Informeren                         |

Tabel 1. Verschillende schaalniveaus

Afbeelding 2. Programmaonderdelen voor Vergroenen



adviseurs en projectmanagers

procap

## 3 Vergroenen

De hoofddoelstelling van het Vergroenen heeft betrekking op het aanjagen, faciliteren en promoten van schone en gezonde mobiliteit.

Deze doelstelling is hieronder uitgewerkt in de volgende programmaonderdelen:

- Doorfietsroutes en fietsvoorzieningen;
- OV-schaalsprong;
- Regionale HOV rail
- Schone mobiliteit;
- Emissieloze logistiek en stedelijke distributie.



### 3.1 Doorfietsroutes en fietsvoorzieningen

Voor de fiets wordt in regionaal verband vooral ingezet op twee ontwikkelrichtingen. De eerste betreft het verder uitrollen van het netwerk van doorfietspaden. Ongeveer een derde van de beoogde doorfietsroutes is reeds gerealiseerd, nog een derde zit in de planvorming en voor de laatste derde was nog geen geld beschikbaar.

Het verder afmaken van dit netwerk past binnen het focuspunt van de fiets binnen de strategie.

De tweede ontwikkelrichting betreft een verbetering in de voorzieningen voor de fiets. Met name voorzieningen als stallingen, kluizen en de beschikbaarheid van deel- of OV-fietsen moeten worden uitgebreid en verbeterd.

#### Streefbeeld:

- Binnen het Daily Urban System worden regioverzorgende kernen met een belangrijke vervoersrelatie met de stad verknoopt aan een netwerk van doorfietspaden, waarmee andere kernen en dynamo's snel, comfortabel en aantrekkelijk met elkaar verbonden zijn.
- Voldoende stallingsmogelijkheden op de hubs.
- Voldoende en hoogwaardige stalling- en ontsluitingsmogelijkheden bij de dynamo's.
- Een visie op de veiligheid in het wegbeeld van regionale verplaatsingen.
- Een werkgroep die ontwikkelingen rond nieuwe modaliteiten (speed pedelecs, steps, etc) monitort en vertaalt naar beleid of onderzoeksopgaven.



### 3.2 OV-schaalsprong

De bus en de trein zijn de dragers van de grotere regionale verplaatsingen. Het busvervoer is op korte termijn volledig emissieloos dankzij elektrische bussen en schone brandstoffen. Het concept van *het strekken van lijnen* heeft zich ruimschoots bewezen en blijft een uitgangspunt in de vormgeving van het OV-netwerk.

De bus is een kwalitatief goed en flexibel inzetbaar vervoermiddel gebleken op de regionale schakels. De verwachting is dat - bijvoorbeeld door vrijliggende infrastructuur, autonoom rijden, comfortverbetering en hoge frequenties - de bus steeds meer het gat zal dichten met tram- en metroconcepten. Uitgangspunt voor deze strategie is de bus als vaste waarde in de regionale schakels. Hier kan binnenstedelijk anders mee worden omgegaan dan in het landelijk gebied. Waar mogelijk worden extra Qlinks toegevoegd in het bestaande netwerk en nieuwe (tangentiële) verbindingen gerealiseerd.

De regio Groningen-Assen is daarmee klaar voor de volgende stap in de ontwikkeling van het OV. Deze OV-schaalsprong zal bestaan uit een aantal samenhangende ingrediënten, die zijn benoemd in onderstaand kader.

#### Elementen OV-schaalsprong:

1. Versterken relaties:
  - a. Frequentie bestaande lijnen verhogen
  - b. Spoorverbindingen: frequent dichtbij of snel ver weg
  - c. Tangenten toevoegen op decentrale relaties
  - d. Vergroten van de capaciteit
2. Versterken knooppunten:
  - a. Uitbreiding van P+R voorzieningen
  - b. Decentrale hubs verder ontwikkelen
3. Integrale benadering van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit
4. Ontwikkeling autonoom vervoer
5. Op termijn toevoegen van één of meerdere stations
6. Inzet op meer vrijliggende busbanen en/of wegnemen knelpunten busroutes met andere infra (fiets / auto)

Kader 3. Elementen OV-schaalsprong



### 3.3 Regionale HOV en trein

De regio Groningen-Assen beschikt over een relatief uitgebreid, op de steden gericht, netwerk van regionale (bus)lijnen. De verwachting is dat dit concept verder wordt uitgebouwd in de lijn van een regionaal functionerend lightrail/metrosysteem (mede op rubberbanden).

Decentrale stations als Noorderstation, Europapark en (op termijn) Suikerfabriekterrein zijn aanvullende schakels rond het hoofdstation in Groningen en zijn ook onderling verbonden. De keuzevrijheid voor de reiziger neemt hiermee sterk toe. De dienstregeling zal nog meer gaan variëren naar afstand en gebruik. Voor korte afstanden wordt ingezet op hoge frequenties en veel stops. De gedachte is: liever een hogere frequentie met meer stops, dan bijvoorbeeld langere treinen. Voor de langere afstanden worden snelle ritten uitgevoerd met weinig stops.

---

<sup>3</sup> Dit zijn Groningen, Haren, Leek, Hoogezand, Assen, Roden, Eelde-Paterswolde, Zuidlaren (Bron: Wikipedia).

Op veelgebruikte lijnen wordt de intensiteit vergroot. Daarnaast ook inzet op (snellere) interregionale en –nationale verbindingen richting Duitsland, Zwolle en de Randstad.

#### Streefbeeld:

- Hoogfrequente verbindingen met trein of HOV binnen de stedelijke agglomeratie en de kernen in de directe omgeving.
- Snelle verbindingen met trein of HOV met de kernen in de verdere omgeving.
- Iedere kern van meer dan 10.000 inwoners<sup>3</sup> is met behulp van een snelle, gestrekte lijn verbonden met de steden.

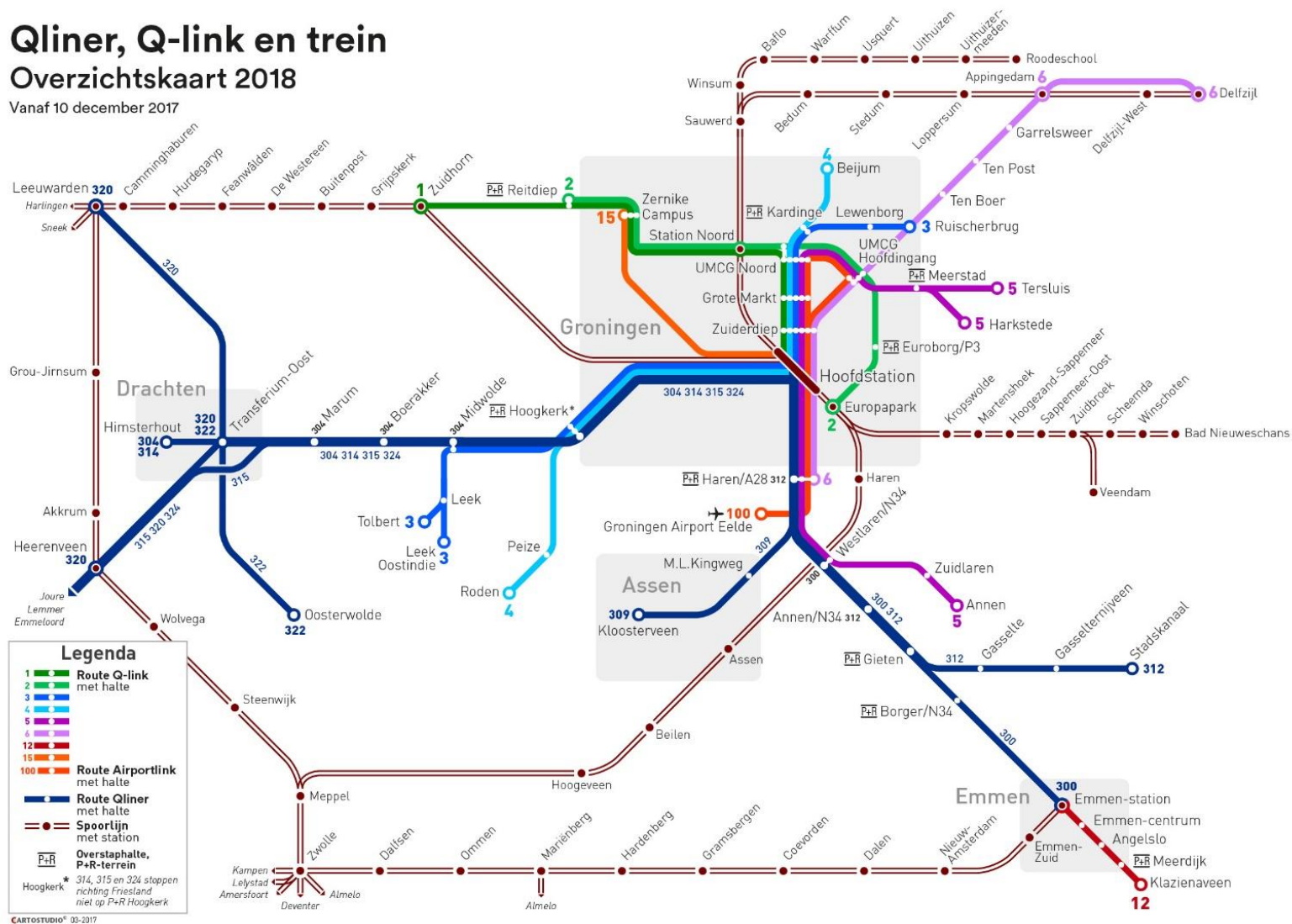


Afbeelding 3. De 'metrokaart' Groningen Drenthe als basisnetwerk (bron: Qbuzz)

# Qliner, Q-link en trein

## Overzichtskaart 2018

Vanaf 10 december 2017



adviseurs en projectmanagers

procap



### 3.4 Schone mobiliteit

Het stimuleren van fietsgebruik is één manier om mobiliteit schoner te maken. Het is echter niet voor alle reizen mogelijk de fiets te pakken. Daarom is er ook aandacht voor het verschonen van gemotoriseerd vervoer, zowel publiek als particulier.

In de stedelijke distributie en het OV zijn al stappen gezet. De ontwikkeling naar emissieloos rijden zal voor de bus anders plaatsvinden dan voor de trein. Voor de bus worden al verschillende stappen gezet waaronder elektrisch rijden en het gebruik van waterstof. Voor de regionale trein geldt dat een transitie plaats moet vinden van het gebruik van diesel naar andere energiebronnen. Ook voor de auto is een transitie in gang gezet naar elektrisch rijden en toepassing van alternatieve (bio)brandstoffen en waterstof. Het is de vraag in welke mate dit een regionale opgave is en ook een bijdrage vraagt vanuit de regio. Maar het realiseren van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor elektrisch rijden en duurzame brandstoffen is hoe dan ook van groot belang voor het realiseren van deze transitie. In

het kader van het programma 'slim en groen onderweg' is met het Rijk afgesproken dat Noord-Nederland in 2035 voor zover het binnen de mogelijkheden behoort emissievrij is.

### Streefbeeld

- Volledig emissieloos OV in 2035.
- Personenauto's in binnensteden emissieloos in 2030.
- Het opschalen van de toepassing van waterstof en de bijbehorende infrastructuur.
- Elektrificatie.
- Laadpalen in steden en regio.



### 3.5 Emissieloze logistiek en stedelijke distributie

De logistieke sector maakt grote veranderingen door. Dat wordt veroorzaakt door het veranderend koopgedrag van consumenten en ontwikkelingen in technologie en distributie. Vrachtverkeer en stedelijke distributie leggen een forse claim op de beperkt beschikbare

ruimte. Er is behoefte aan duurzame en efficiënte stadslogistiek ten behoeve van bereikbare, leefbare en veilige steden.

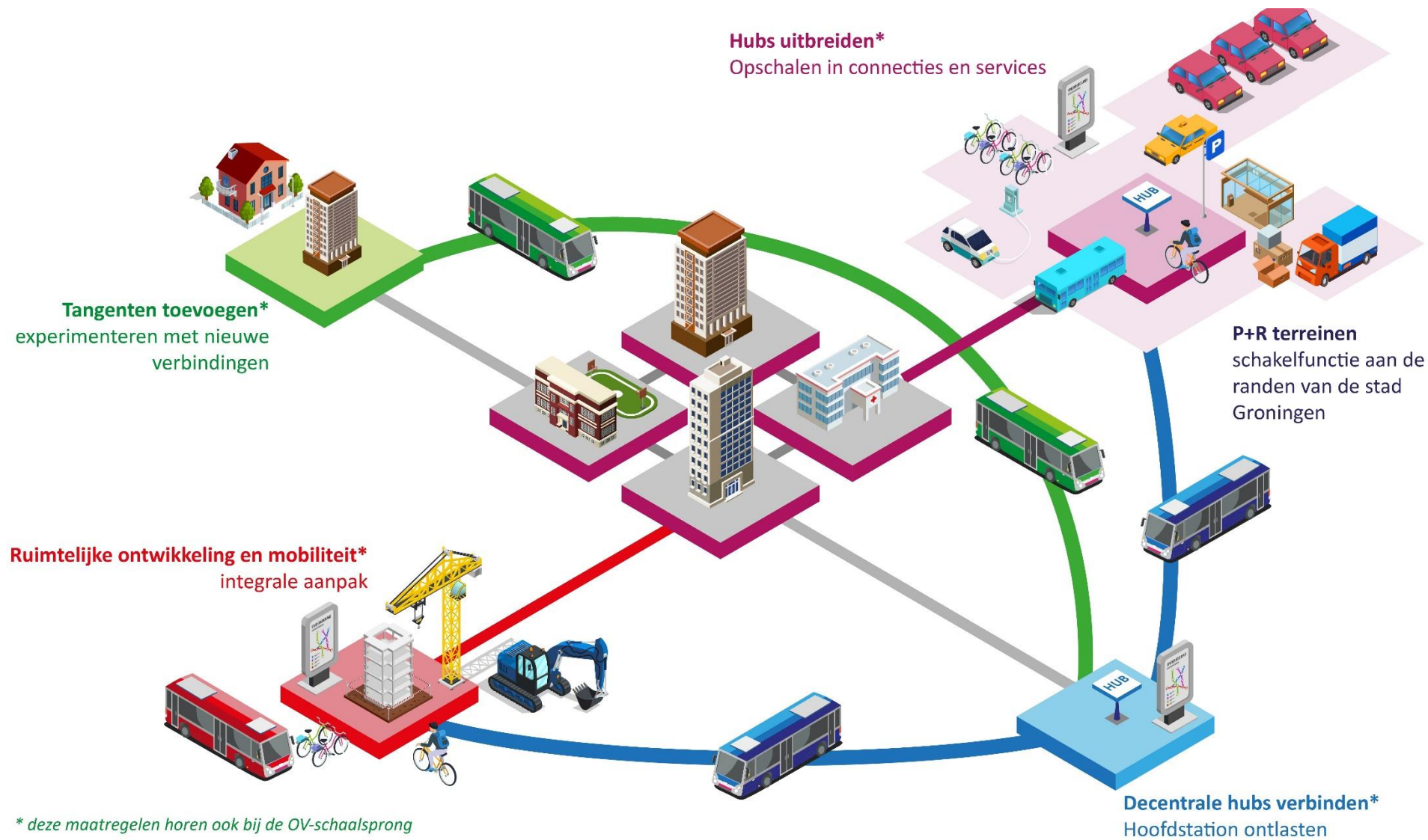
Voor logistiek wordt komende periode ingezet op zero-emissie (ZE) binnensteden van Groningen en Assen. De achterliggende filosofie hierbij is dat de transitie naar ZE in de logistieke sector hiermee een impuls krijgt en deze transitie zich verder uitspreidt over de beide steden en de regio. Logistieke hubs kunnen hierbij een rol spelen. Tevens kan waterstof voor de logistiek een optie zijn.

Om hierin verdere stappen te zetten hebben landelijk bijna 200 bedrijven, overheden en andere organisaties de Green deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Het programma 'slim en groen onderweg (zie ook 3.5) is onderverdeeld in 13 actielijnen, waarvan logistiek er één is. Afgesproken is dat de binnensteden van Groningen, Assen en Leeuwarden in 2025 Zero emissie zijn. Op Noord-Nederlandse schaal wordt hier door de Regio Groningen-Assen samengewerkt, zodat kennis en ervaring kan worden uitgewisseld en richting de markt beleid geüniformeerd is. Hoewel genoemde steden verschillen, geldt dat meerdere (logistieke) partijen op alle locaties bevoorraden. Derhalve biedt een samenhangende aanpak meerwaarde.

#### **Streefbeeld:**

- In 2025 emissieloze stadslogistiek, zoals opgenomen in het klimaatakkoord.
- Het instellen van nul-emissie-zone(s) voor bestelauto's en vrachtwagens in de binnensteden van Groningen en Assen.
- Maximaal gebruik maken van elektrische en andere schone vormen van distributie.
- Doorontwikkeling van distributiehubs ten behoeve van een slimme en duurzame clustering van goederenstromen.

Afbeelding 4. Programmaonderdelen voor Verknopen



*\* deze maatregelen horen ook bij de OV-schaalsprong*

adviseurs en projectmanagers

procap

## 4 Verknopen

De hoofddoelstelling van het Verknopen is *het nog beter aan elkaar knopen van de steden en dorpen* in de regio Groningen-Assen. Omdat de auto al zeer succesvol is in de regio en 65% van alle verplaatsingen voor haar rekening neemt, vraagt deze doelstelling vooral om het versterken van andere keuzemogelijkheden voor automobilisten in de regionale ketens. Er wordt ingezet op het vergroten van de keuzemogelijkheden naast de auto en er wordt ingezet in doorontwikkeling van de fiets, OV en deur-tot-deur mobiliteit. Het gaat hierbij ook om het verknopen van het meer autoafhankelijke landelijk gebied met de steden waarin openbaar vervoer, fiets en lopen de bovenhand hebben. De ringwegen en de P+R's hebben hierin een scharnierfunctie.

Binnen de hoofddoelstelling van het Verknopen zijn de volgende programmaonderdelen benoemd:

- Hubs uitbreiden;
- Decentrale hubs verbinden;
- Integrale aanpak ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
- Schakelfunctie P&R's langs randen stad Groningen
- Experimenteren met nieuwe tangenten.



### 4.1 Hubs uitbreiden

Het concept van de hubs speelt een belangrijke rol in het overbruggen van de first- and last mile. Er zijn in de regio veel verschillende hubs, van wijk- en dorphubs tot de grotere stations en P+R-terreinen. Ook zijn er speciale hubs voor logistiek. In deze mobiliteitsstrategie spelen de hubs een belangrijke rol, omdat ze een schakelfunctie vervullen in de regionale ketens. Daarnaast zijn hubs dé plekken waar allerlei voorzieningen bij elkaar kunnen komen, zoals MaaS-oplossingen, stadsdistributie, bezorgdiensten, deelauto's en -fietsen, laadvoorzieningen, etc. Ook zijn goede hubs een voorwaarde voor het kunnen strekken van OV-lijnen. Deze strategie gaat uit van een verdere uitbouw van het hub-concept met meer voorzieningen en services.

#### Streefbeeld:

- Een compleet stelsel aan P+R terreinen in de schillen rond de steden met voorzieningen op het gebied van deelauto's en deelfietsen en voldoende capaciteit om de steden in en uit te reizen.

- In iedere kern of grote wijk een hub aanwezig met toegang tot/vanuit publiek vervoer.



#### 4.2 Decentrale hubs verbinden

Naast een toename en uitbreiding van het aantal hubs worden ook stappen gezet in het verknopen van decentrale hubs. Het idee daarachter is het sterk vergroten van de capaciteit door meer directe relaties aan te bieden op grote hubs en dynamo's buiten het hoofdstation om. Ook de ringwegen hebben hierin een belangrijke verdeelfunctie als scharnier tussen regio en stad. Beiden vergroot de keuzevrijheid van reizigers en het ontlast de infrastructuur in het hart van Groningen. Op deze wijze worden meer plaatsen verbonden en leidt een overstap in een hoogfrequent systeem tot minder risico op vertraging dan op dit moment.

##### **Streefbeeld:**

- De grootste decentrale hubs in en om de stedelijke agglomeratie zijn met elkaar verbonden met (nieuwe) HOV-assen, buiten het hoofdstation van Groningen om.



#### 4.3 Integrale aanpak ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

Ruimtelijke ontwikkelingsvisies van overheden vragen om goede afstemming met versterking en realisatie van fiets- en OV-voorzieningen. RO is immers een belangrijke 'knop' om aan te draaien om gedrag te beïnvloeden. Naar verwachting groeit de woningvoorraad in de regio Groningen-Assen tot 2030 met ruim 21.000 woningen en in de periode 2031-2040 met nog eens circa 14.000. In 2020 wordt een verstedelijkingsstrategie uitgewerkt met het Rijk. Hierin worden de woningbouw- en mobiliteitsopgaven in onderlinge samenhang benaderd. Inzet kan onder meer liggen op het ontwikkelen van (H)OV-assen en doorfietsroutes én het realiseren van HOV en doorfietsroutes bij grote kernen en ontwikkellocaties. In de omliggende gebieden waar het inwoneraantal juist krimpt, neemt de mobiliteit per saldo niet af. Mensen moeten in die gebieden immers grotere afstanden afleggen wanneer voorzieningen dichtbij verdwijnen.

Dit maakt de regio zeer divers. Er zijn zowel de stedelijke gebieden met problemen op het gebied van ruimtedruk en leefbaarheid. Hierbij kan parkeerbeleid een van de knoppen zijn om aan te draaien. Aan de andere kant zijn er de kleine landelijke kernen met een grotere autoafhankelijkheid waarbij een goede aantakking op het OV een opgave is. Er is veel uitwisseling tussen het landelijk gebied en de steden. Zij hebben elkaar nodig: maatregelen bij de één zijn ook oplossingen voor de ander.

Het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op de aanwezigheid en ontwikkeling van mobiliteit en infrastructuur moet aan de basis liggen van het ruimtelijk beleid. Niet alleen voor wat betreft nieuwe woon- en werkgebieden in de steden, maar ook de nabijheid en aanwezigheid van voorzieningen in grote en kleine kernen. Gelet op de grote groeiopgave en de aandachtsgebieden voor mobiliteit ligt het voor de hand deze afstemming te verbeteren en concreet te maken. Zo leiden voorzieningen in de buurt tot minder automobilititeit; en andersom is het verstandig ruimtelijke ontwikkelingen te plannen rondom plekken waar ook HOV en doorfietsroutes aanwezig zijn, de zogeheten transit oriënted development (TOD). Dit zal verder moeten worden uitgewerkt in de verstedelijkingsstrategie Groningen - Assen.

#### **Streefbeeld:**

- Mobiliteit als integraal onderdeel opnemen in de verstedelijkingsstrategie.
- Voor alle geplande (grotere) ruimtelijke ontwikkelingen een tijdspad verkennen voor realisatie van fiets- en OV-voorzieningen. Nieuwe ontwikkelingen niet alleen stoelen op de auto.
- OV en fiets als integraal onderdeel in de ruimtelijke visie ten aanzien van locatiekeuze en herontwikkeling.
- Alleen daar nieuwe ontwikkelingen waar goede ontsluiting fiets/HOV is of zal worden gerealiseerd.



#### **4.4 Schakelfunctie P&R's langs randen stad Groningen**

Vanuit de gemeente Groningen wordt ingezet om gebruik en bezit van de auto in de stad Groningen te ontmoedigen. Met de voorspelde groei van het aantal inwoners en woningen wordt de druk op de ruimte groter. Door parkeerruimte te vervangen door openbare ruimte wordt bijgedragen aan de leefbaarheid in de wijken van Groningen. Dit kan betekenen dat het belang van de P+R's langs de

randen van de stad Groningen toeneemt. Tegelijkertijd wordt de P+R aan de stadsranden van Groningen ook belangrijker, omdat de auto meer ontmoedigd wordt in de stad. Dit betekent dat de P&R's zich meer en meer ontwikkelen als schakels tussen stad en regio. Er ligt een opgave om dit systeem verder te ontwikkelen zodat de capaciteit voldoende blijft. Tevens is het van belang voor inwoner van stad en regio dat de Ring Groningen als verbinding tussen de hoofdwegen en P&R's ook wordt gecompleteerd. De komende jaren wordt de Ring Zuid afgebouwd; daarna wordt de Westelijke Ringweg aangepakt.

**Streefbeeld:**

- P&R's langs randen van de stad fungeren als schakels tussen stad en Regio.
- Een verbeterde Ring Groningen, waarbij de Westelijke Ringweg nog aanpakt moet worden.



#### 4.5 Experimenteren met nieuwe tangenten

Uit de studie van CE Delft [3] blijkt dat het loont om te kijken naar nieuwe tangentiële verbindingen, bijvoorbeeld met grote kernen buiten de regio en buiten het hoofdstation van Groningen om. Gedacht kan worden aan nieuwe relaties tussen bijvoorbeeld Assen en Drachten, Veendam of Emmen en tussen de P+R's rond Groningen. Dit past in de aanpak van het verbinden van decentrale hubs, de grote knopen te ontlasten en de keuzemogelijkheden voor reizigers in de regio te vergroten.

**Streefbeeld:**

- Een aantal pilots uitvoeren met tangentiële verbindingen tussen externe kernen.



Afbeelding 5. Programmaonderdelen voor Verslimmen



## 5 Verslimmen

Verslimmen draait om het inspelen op en gebruik maken van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Mobility as a Service (Maas), Smart Mobility en ICT. Hieronder is deze doelstelling uitgewerkt in de volgende vier programmaonderdelen:

- Regionale aanpak gedragsbeïnvloeding;
- Inspelen op Smart Mobility;
- MaaS verknopen aan (H)OV en Publiek Vervoer;
- Data- en informatie-uitwisseling vormgeven.
- Visie op deelmobiliteit ontwikkelen



### 5.1 Regionale aanpak gedragsbeïnvloeding

De Regio Groningen-Assen heeft zich in de afgelopen jaren niet alleen gericht op verbetering van de infrastructuur, maar ook op gedragsverandering. Samen met Groningen Bereikbaar en Assen Slim

Bereikbaar is een programma ontwikkeld waarmee ruim 5600 spitsmijdingen zijn gerealiseerd.

Het programma Groningen Bereikbaar is initieel gekoppeld aan het project Aanpak Ring Zuid en Spoorzone Groningen, die momenteel in uitvoering zijn en dit op enig moment weer worden afgerond. De opgave zal zijn om mensen na het project uit de auto en spitsstijden te houden. Groningen Bereikbaar onderzoekt hoe haar organisatie en opdracht er in de toekomst uit kan komen te zien. Gebleken is dat de inzet op het bereikbaar houden van beide steden ook geleid heeft tot CO2-reductie. Gelet op de opgave tot het vergroenen van de mobiliteit is inzet op gedragsbeïnvloeding van de reiziger van belang. Door alle deelnemers van de Regio Groningen-Assen is aangegeven dat een gezamenlijke aanpak hierin duidelijk meerwaarde heeft.

Daarnaast spelen er door de hele regio, ook bij de kleinere kernen, initiatieven die gericht zijn op gedragsverandering door bijvoorbeeld mensen in samenwerking met de lokale fietswinkel kennis te laten maken met e-bikes en speed pedelecs als alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer.

### **Naar een regionale aanpak**

Bij alle betrokken partners in de Regio Groningen-Assen is er behoefte aan regionale borging van de kennis en ervaring van het programma Groningen Bereikbaar, in samenhang met initiatieven die lokaal al lopen, zoals bijvoorbeeld in de gemeenten Noordenveld en Assen. Iedere gemeente of provincie zou willen kunnen beschikken over effectieve campagnes om gedragsbeïnvloeding te kunnen toepassen rondom, of in plaats van, maatregelen en opgaven op het gebied van infrastructuur of vervoer. Deze strategie kiest daarmee niet alleen om het versterken van de duurzame mobiliteitsketens, met een prioriteit voor fiets en OV, maar ook voor het nog beter te benutten ervan. Groningen Bereikbaar onderzoekt momenteel hoe haar toekomst eruit kan komen te zien; vanuit de Regio Groningen-Assen ligt er de uitnodiging en behoefte om hier een gezamenlijk programma van te maken.

### **Streefbeeld:**

- Gedragsbeïnvloeding in de mobiliteit is structureel en regionaal geborgd in een programmaorganisatie.
- Gedragsbeïnvloeding is een integraal onderdeel van iedere maatregel die binnen de regio wordt getroffen.

- Iedere partner in de regio heeft toegang tot de kennis, het netwerk en effectieve campagnes om gedragsbeïnvloeding voor elkaar te krijgen.



### **5.2 Inspelen op Smart Mobility**

Smart Mobility is een verzamelbegrip voor allerlei ontwikkelingen op het snijvlak van technologie en verkeer. Onderwerpen die hierin een rol spelen zijn onder meer:

- Digitalisering;
- Slimme verkeerslichten;
- Communicatie tussen weggebruiker en verkeerssystemen;
- 5G en sensortechnologie;
- Autonoom vervoer.

Hoe Smart Mobility zich de komende jaren gaat ontwikkelen is nu nog onduidelijk. Ook is de rol van de overheid en wegbeheerder nog niet altijd scherp binnen deze ontwikkelingen. Wel is duidelijk dat het grote impact kan gaan hebben op de manier van reizen en het gebruik van

en de toegankelijkheid tot het mobiliteitssysteem. Samenwerking op dit gebied is belangrijk, aangezien data en andere digitale oplossingen zich niet tot bestuurlijke grenzen beperken.

Afgelopen jaren is er vanuit de Regio Groningen-Assen meegedraaid in het landelijke intelligente transportsystemen programma. Hieronder vielen onder andere de ombouw van 16 VRI's tot intelligente VRI's (iVri's) en het project Blauwe Golf (digitale ontsluiting brugopening). Op dit gebied is de Regio Groningen-Assen een voorbeeld voor de rest van Nederland. De regio is goed in staat een functie te vervullen als pilotregio op het gebied van Smart Mobility en kan deze rol in de toekomst nog verder uitbouwen.

#### **Streefbeeld**

- De regio heeft een werkgroep die ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility monitort en waar mogelijk vertaalt naar beleid en opgaven.
- De Regio werkt aan een visie op haar rol in dit onderwerp.
- Regio Groningen-Assen zet zich in als pilotgebied voor autonoom vervoer en andere vormen van Smart Mobility.



### **5.3 MaaS verknopen aan (H)OV en Publiek Vervoer**

Daar waar het strekken van lijnen leidt tot een verminderde bereikbaarheid van doelgroepen in de wijken, moeten alternatieve concepten worden aangeboden. Bij MaaS staat de reis van A naar B centraal en niet langer de modaliteit waarmee gereisd wordt. Goede verknoping van MaaS pilots en producten aan bestaand (H)OV en Publiek Vervoer maakt mobiliteit van deur tot deur voor iedereen toegankelijk. Daarnaast kan het een bijdrage leveren aan verschonen van mobiliteit.

#### **Streefbeeld**

- De MaaSpilot is succesvol uitgevoerd en geëvalueerd en de lessen worden vertaald naar borging in de uitvoering.
- Voor mensen met een afstand tot het mobiliteitssysteem is een MaaService beschikbaar die vlot, eenvoudig en begrijpelijk werkt.
- Informatie beschikbaar voor reizigers over services en beschikbaarheid deelconcepten.



#### 5.4 Data- en informatie-uitwisseling vormgeven

Vanuit het Rijk (en de maatschappij) wordt aan overheden gevraagd om stappen te zetten in het digitaliseren van data en informatie. Dit gaat onder meer om het zelf produceren, delen en verwerken van goede data door overheden.

Doelgroepen zijn burgers, dienstverleners en producten op het gebied van telecom, IT, automotive, MaaS, OV, logistiek en fiets. Een opgave voor de betrokken overheden is het maken van afspraken over schaal, uniformiteit en uitwisseling van data met de nodige aandacht voor privacy (AVG).

##### Streefbeeld:

- De Regio heeft een werkgroep die ontwikkelingen op het gebied van data- en informatie-uitwisseling monitort en die waar mogelijk vertaalt naar beleid en opgaven.
- De Regio werkt aan een visie op haar rol in dit onderwerp.
- Betrokken overheden geven invulling aan de opgave om data en informatie te digitaliseren.

- Kennis en ervaring van de regio-deelnemers wordt gedeeld met en door alle wegbeheerders in de Regio Groningen-Assen.
- De regio gaat het gesprek aan met marktpartijen over de behoefte aan data en de mogelijkheden hiervan gebruik te maken.



#### 5.5 Visie op deelmobiliteit ontwikkelen

In diverse gemeenten spelen initiatieven voor deelauto's. Op dit moment wordt hier nog geen gezamenlijke lijn in getrokken. Een gezamenlijke regionale visie hierop is gewenst. Hierbij kan invulling worden gegeven aan onderwerpen als gebruik en inrichting van de openbare ruimte, uitwisselbaarheid, aanbestedingen, etc. Daarnaast dienen er binnen de regio stappen te worden gezet voor het bundelen en delen van kennis en ervaring op het gebied van deelmobiliteit, waaronder ook deelfietsen, deelsteps, etc.

##### Streefbeeld:

- De Regio ontwikkelt een gezamenlijke visie op dit onderwerp om meer grip te krijgen op de markt en losse initiatieven een plek te kunnen geven.

## 6 Samenwerking

### 6.1 De meerwaarde van regionale samenwerking

De samenwerking in de regio is de afgelopen jaren deels ook gebaseerd om de gezamenlijke middelen, die via het Regiofonds voor bereikbaarheid beschikbaar waren, zo goed mogelijk en op elkaar afgestemd te alloceren. De komende periode is er vanuit de Regio Groningen-Assen zelf minder geld beschikbaar om te investeren in bereikbaarheid. Waarom zou er dan toch regionaal samengewerkt worden op het vlak van mobiliteit? Zijn de huidige wegbeheerders (provincies en gemeente) samen met het OV-bureau al niet voldoende toegerust om de toekomstige mobiliteitsopgaven op te pakken? Of liggen er toch argumenten op basis waarvan een voortzetting van de samenwerking voor de hand ligt?

#### *Een groeiend Daily Urban System*

Los van de financiële vragen is in eerdere netwerkanalyses het belang van het Daily Urban System benoemd. Mensen reizen over een grotere afstand dan alleen de gemeentegrens. Voor inwoners tellen dergelijke grenzen niet zozeer. Daarom is met de vorige netwerkanalyse het Daily Urban System benoemd, waarbinnen burgers wonen, werken en leven.

Uit de eerste fase van de actualisatie netwerkanalyse 2019 komt naar voren dat het huidige Daily Urban System groeit (tot buiten de grenzen van de Regio Groningen-Assen). Daarbinnen lijkt de positie van de beide hoofdsteden in belang toe te nemen. Doordat we als inwoners en ondernemers steeds mobieler zijn geworden en ons over steeds grotere dagelijkse afstanden verplaatsen is het belang van afstemming en samenwerking ten aanzien van het regionale mobiliteitssysteem toegenomen.

#### *Grootste deel verplaatsing vindt plaats op regionale schaal*

Uit het advies voor de raad voor de Leefomgeving (2018, Van B naar Anders) blijkt ook dat het grootste deel van de verplaatsingen gemaakt wordt binnen de regio.

De Raad voor de Leefomgeving adviseert dan ook dat "de regionale mobiliteitsbehoefte dient leidend te zijn voor de inzet en de samenwerking van Rijk, provincies en gemeenten en andere betrokken partijen. Effectieve besteding van mobiliteitsmiddelen vraagt erom dat de samenstellende delen van het regionale mobiliteitssysteem in samenhang worden beschouwd. De regionale context is daarbij sterk bepalend. De mobiliteitsopgave in een stedelijke regio is een andere dan die in een landelijke regio".

### *Regionale samenwerking heeft de afgelopen twintig jaar veel opgeleverd*

De samenwerking in regionaal-verband heeft de regio de afgelopen twintig jaren veel opgeleverd. Voorbeelden hiervan zijn onder meer: het stelsel van P&R's rondom de stad Groningen, het HOV-stelsel met de Qlinks die stad en regio uitstekend verbinden, vrijliggende busbanen, bussen op de vluchtstrook, OV-opritten en een groeiend gebruik van het (h)OV, de aanleg van diverse fietsroutes plus, dynamische reisinformatie bij heel veel haltes in de regio, gedragsbeïnvloeding en intelligente verkeersregelininstallaties.

Een deel van de maatregelen is met het vervallen van de regiotram als alternatief pakket neergezet om de bereikbaarheid van en naar de regio (en de stad Groningen) te verbeteren. Desalniettemin zien we hierin wel dat door de samenwerking het geheel aan maatregelen meer is geworden dan de som der delen. Zo heeft het een en ander afgelopen periode ook geleid tot een gezamenlijke agenda en lobby richting het Rijk. Niet alleen is via het Regiofonds bijgedragen aan mobiliteitsprojecten, ook is er vanuit het Rijk voor enkele tientallen miljoenen gefinancierd (quick wins, Beter Benutten, Vervolg Beter Benutten).

### *Smart Mobility houdt zich niet aan overheidsgrenzen*

Nieuwe slimme technieken en partijen gaan haast per definitie over overheidsgrenzen heen. Om de digitale weg op orde te krijgen, parkeeradviezen via de navigatie te optimaliseren etc. is het handig c.q. noodzakelijk dan niet één gemeente alle informatie digitaal beschikbaar stelt, maar dat voor een groter gebied gebeurt. Deze digitale taak is relatief nieuw en niet voor elk onderdeel van een wegbeheerder even vanzelfsprekend of tastbaar. Door hierin samen te werken wordt voorkomen dat elke deelnemer zelf 'het wiel moet uitvinden'.

### *Het belang van de steden (en metropoolregio's) neemt toe*

Het belang van steden neemt landelijk toe (zie ook kader). Groei en inzet vindt plaats in de metropoolregio A'dam, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag, metropoolregio Utrecht en metropoolregio Eindhoven. Juist in en rond dergelijke steden ligt samenwerking van provincie(s) met steden en de omliggende gemeenten voor de hand om de opgaven op te pakken. In de nationale omgevingsvisie (NOVI) heeft Groningen ook een dergelijke positie gekregen. Voor de stad Groningen e.o. wordt genoemd dat er een verstedelijkingsstrategie moet komen. In het BO MIRT is afgesproken dat dit mede via de Regio Groningen-Assen plaatsvindt. Niet alleen gaat hier om extra woningen

en werklocaties, maar ook dient het mobiliteitssysteem hier in te worden geïntegreerd.

## 6.2 Gezamenlijke uitvoeringsagenda opstellen

De volgende stap is het uitwerken van een gezamenlijke regionale uitvoeringsagenda. Hierbij dient de afstemming te worden gezocht met de verschillende lopende beleidsinitiatieven bij de betrokken provincies en gemeenten. In bijlage 4 is een eerste aanzet voor mogelijke onderwerpen opgenomen.

Vanuit regionaal perspectief zijn er een aantal maatregelen en activiteiten te benoemen die het waard zijn opgenomen te worden in de uitvoeringsagenda. Voor de regio zijn dit:

1. Het voltooien van het reeds benoemde pakket aan **doorfietsroutes** en fietsmaatregelen (zie hieronder);
2. Het uitwerken van de **OV-schaalsprong** naar maatregelen op de middellange en lange termijn, inclusief de capaciteitsuitbreidingen van lijnen, tangenten, nieuwe stations en P+R-terreinen;
3. Het vormgeven van een regionale aanpak en samenwerkingsvorm voor **gedragsbeïnvloeding**, vanuit de kennis en ervaring van Groningen Bereikbaar en de verschillende provinciale en lokale initiatieven;

4. Het verder uitbouwen van kennis en beleid op het gebied van **smart mobility en duurzame logistiek**.

In onderstaande afbeelding zijn gerealiseerde en beoogde doorfietsroutes binnen de Regio Groningen – Assen weergegeven. Deze staan ook ingetekend in de kaart op Afbeelding 6 (p. 25 Afbeelding 1. De Regio Groningen - Assen en omgeving).

De nog niet gerealiseerde doorfietsroutes zijn in onderstaand kader apart benoemd en vormen een maatregelpakket van naar schatting 100 tot 120 miljoen euro.

### Beoogde doorfietsroutes:

1. Winsum - Sauwerd - Adorp - Station Groningen Noord - Groningen centrum
2. Tolbert / Leek - P+R Hoogkerk
3. Harkstede - P+R Meerstad - Groningen centrum
4. Hoogezand-Sappemeer - Groningen centrum
5. Groningen - Assen
6. Haren - Zuidlaren

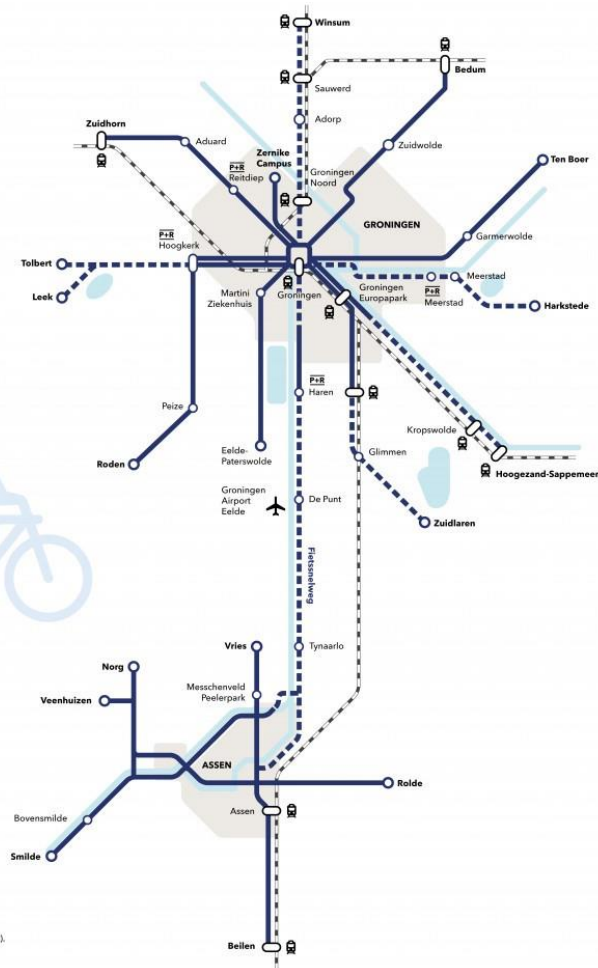
Kader 4. Beoogde doorfietsroutes in de Regio Groningen-Assen





#### Legenda

- Doorfietsroute
- - - - - Beoogde Doorfietsroute



Versie september 2018 (onder voorbehoud).

Afbeelding 6. Doorfietsroutes in de Regio Groningen - Assen (bron: groningenbereikbaar.nl)

### 6.3 Drie ontwikkelstappen

Wat betreft het moment waarop ontwikkelingen worden geïnitieerd en uitgevoerd is een aantal stappen benoemd:

- 1) Afmaken wat is bedacht;
- 2) Toevoegen schakels en diensten aan bestaande structuren;
- 3) Nieuwe onderzoeken en samenwerkingsverbanden.

#### 1) Afmaken wat is bedacht

Verschiede projecten waren al benoemd, hubs al bedacht en doorfietsroutes op de kaart gezet, et cetera. Het uitgangspunt van deze strategie is dat daarin geen grote koerswijziging plaatsvindt; wat al is bedacht en effectief is gebleken, wordt afgemaakt. Afmaken wat is bedacht geldt ook voor de investeringen in de auto-infrastructuur, zowel binnen de gemeente Groningen als in Noord-Nederland als geheel. De rol van de Regio is daarbij het voeren van de lobby en het coördineren en agenderen van activiteiten.

#### 2) Toevoegen schakels en diensten aan bestaande structuur

In de regio Groningen-Assen ligt een goede basisinfrastructuur om op verder te bouwen. Dat geldt niet alleen voor de fysieke infra, maar ook voor de samenwerking tussen partijen. Ruimtelijke opgaven als een schaa sprong in het HOV, fietsvoorzieningen, hubs en MaaS kunnen prima worden toegevoegd aan het bestaande fysieke

mobiliteitssysteem. Nieuwe onderzoeken of samenwerkingsverbanden kunnen worden geïnitieerd vanuit de bestaande. Ook hier geldt dat wordt ingezet op een verdere uitbouw, er is geen sprake van een drastische koerswijziging.

### **3) Nieuwe ontwikkelingen en samenwerkingsverbanden**

Voor ontwikkelingen op het gebied van MaaS, ICT, Smart Mobility en hubs kan het noodzakelijk zijn om nieuwe, aanvullende samenwerkingsverbanden aan te gaan. Bijvoorbeeld om het systeem van gedragsbeïnvloeding te borgen en op te schalen of om data-uitwisseling met nieuwe marktpartijen of ondernemerschap op de hubs mogelijk te maken. De samenwerking met kennisinstellingen, ondernemers en non-profitorganisaties in Hive.mobility kan hierin ook een rol vervullen.

### **6.4 Verschillende vormen van samenwerking zijn mogelijk**

In de afgelopen jaren zijn investeringen in de regionale mobiliteit gedaan via een regionaal fonds. Het gebruik van dit fonds gaat zeer waarschijnlijk veranderen, zodat investeringen op andere manieren worden geregeld en afgestemd. Daar komt bij dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, data en MaaS

wellicht vragen om andere vormen van samenwerking. Die samenwerking zal ook met marktpartijen zijn.

Daarom benoemt deze strategie verschillende vormen van samenwerking:

- a) Beleid en projecten afstemmen op elkaar;
- b) In coalities projecten initiëren en uitvoeren;
- c) Nieuwe ontwikkelingen monitoren en onderzoek doen;
- d) Aanvullende samenwerkingsverbanden.

In de uitvoeringsagenda dient te worden uitgewerkt welke vormen van samenwerking worden voorzien bij welke ontwikkelingen.

### **6.5 Inzet Regio Groningen-Assen**

*Ontkoking in een regionale mobiliteitstafel en toename belang van 'soft power' via regionale overleggen*

Mobiliteit is (landelijk) veelal via de kokers van de modaliteiten georganiseerd. Er is behoefte aan ontkoking en aandacht voor de integraliteit van het mobiliteitssysteem. Dit kan deels bereikt worden via een regionale mobiliteitstafels zoals de Regio Groningen-Assen. Ook vanuit het Rijk wordt hier op ingezet. Zo wordt het Infrastructuurfonds op termijn vervangen door het Mobiliteitsfonds.

De waarde van zachte integratie via informele en formele afstemming in personele unies, kruisverbanden (OV-bureau, Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen) over de grenzen heen wordt belangrijker. Informatie kan heen en weer stromen en afstemming komt organisch tot stand. Hierbij gaat het er ook om een balans te vinden tussen 'je gaat erover of niet' en het verbindende concept van netwerksturing en 'grensontkennend samenwerken'.

#### *Blijvende inzet Regio Groningen-Assen in mobiliteit*

In de actualisatie van de Regio Groningen-Assen is er voor gekozen om de samenwerking van en tussen de deelnemers van de afgelopen 20 jaar ook voort te zetten richting 2025. Thema's waarop de samenwerking blijft zijn economie, wonen en mobiliteit. Extra inzet gaat daarbij uit naar ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Het is nog wel de vraag op welke wijze de regionale mobiliteitssamenwerking de komende jaren zal worden ingevuld.

In de afgelopen jaren hebben de accenten gelegen op:

- Gezamenlijke visievorming (netwerkanalyse 2006 en 2013);
- Cofinanciering van projecten via het Regiofonds (o.a. Basispakket);
- Schakel in financiën tussen Rijk en deelnemers bij diverse Rijksprogramma's (quick wins, beter benutten, korte termijn aanpakken);

- Deelname landelijk ITS-programma op vlak van smart mobility;
- Organisatie van aantal thematafel, zoals de werkgroep fiets.

Tevens wordt vanuit de Regio Groningen-Assen meegedraaid in de Noord-Nederlandse voorbereidende tafels voor het BO MIRT, in casu Slim & Groen onderweg en de Trojka SOM (stedelijke ontwikkeling en mobiliteit). In dit kader is afgesproken dat vanuit de Regio Groningen-Assen inzet wordt gepleegd op het vlak van digitalisering en logistiek.

#### *Onderwerpen voor de komende jaren*

Samenwerking binnen de Regio Groningen-Assen richt zich in de periode 2020-2025 allereerst op: Gezamenlijke visievorming en afstemming. De regionale mobiliteitsstrategie is hiervan de duidelijke vertaling. Maar ook de afstemming van dit product op de verschillende verkeer- en vervoer en mobiliteitsplannen van onder meer beide provincies en de gemeente Groningen is een belangrijk element. De samenwerking houdt ook niet op bij alleen de visievorming. Er zijn verschillende onderwerpen en thema's benoemd waaraan de komende periode nader invulling zal moeten worden gegeven. Deze zullen vanuit regionaal verband worden opgepakt.

## 6.6 Thema's voor samenwerking

Uit de totstandkoming van deze strategie is de afgelopen periode gebleken dat er onderwerpen zijn waar de regio een meerwaarde in heeft, en dat er onderwerpen zijn waarvan het handig of logisch is dat hier vanuit de Regio Groningen-Assen aan wordt gewerkt. Zonder uitputtend te zijn wordt hierbij gedacht aan de volgende onderwerpen;

### Fiets

Doorfietsroutes vanuit de regio naar beide steden & afstemming fiets in Regio Groningen-Assen en Noord-Nederlands verband.

### Logistiek

Logistiek/ ZE zones in beide binnensteden - deels op te pakken in Noord-Nederlands verband. Regio Groningen-Assen coördineert activiteiten voor Assen, Groningen en Leeuwarden en is aanspreekpunt voor het Rijk, neemt deel aan de Rijksoverleggen.

### Smart Mobility

Coördinatie/ overzicht van de activiteiten die vanuit de deelnemers plaatsvindt. Voorts is de regio voor Noord-NL eerste aanspreekpunt voor smart mobility en de digitaliseringsopgave van landsdeel Noord. Regio Groningen-Assen is ook op onderdelen richting het Rijk

coördinerend aanspreekpunt. Hetzelfde geldt voor een tweede iVRI-ronde in de regio. Dit neemt overigens niet weg dat aantal deelnemers zelf ook belangrijke onderdelen trekken in het kader van smart mobility (MaaS, autonoom vervoer).

### Gedragsbeïnvloeding

Bij Groningen Bereikbaar is in 5 jaar tijd inmiddels aardig wat ervaring en een trackrecord opgebouwd met gedragsbeïnvloeding om mensen uit de spits of auto te krijgen. Dit heeft inmiddels het nodige opgeleverd, ook aan CO2 winst. Komende periode wordt gedragsbeïnvloeding om niet of schoner te reizen. Het ligt voor de hand de opgedane ervaring met gedragsaanpassingen hiervoor in de gehele regio in te zetten en niet alleen ten behoeve van de stad Groningen.

### Deelmobiliteit/deelauto's

Dit onderwerp is in meerdere werkgroepen benoemd als iets wat goed vanuit de Regio Groningen-Assen zou kunnen worden opgepakt. Welke initiatieven hebben we inmiddels in elke gemeente lopen? En hoe zouden we dit kunnen of willen verbinden met hubs?

## **P&R's**

De P&R's liggen op een aantal strategische plekken in de regio en langs de randen van de stad Groningen. Hiervan wordt de afgelopen tijd in toenemende mate gebruik gemaakt. De verwachting is dat dit nog meer zal gaan worden, inspelend op de trends van duurzaamheid en het ruimtegebrek/ en autobeleid in de stad Groningen. Op deze plekken waar stad meets regio en v.v. zijn plekken waarvan het handig is om hier vanuit regionale blik mee aan de slag te gaan.

In het recente verleden zijn deze locaties gemonitord door de Regio Groningen-Assen; het bleek dat deze samenhangende blik er niet was. Het vergt voorts een goede en nauwe samenwerking met de organisatie van de hubs (provincies en OV-bureau).

## **Verkeersveiligheid**

Hoewel verkeersveiligheid een primaire verantwoordelijkheid is van de afzonderlijke wegbeheerders, blijft dit een aspect wat door alle mobiliteitsopgaven heen loopt en ook de aandacht blijft vragen vanuit regionaal perspectief.

## **Monitoring**

Het bij elkaar brengen van data over de mobiliteit van de verschillende overheden en hier gezamenlijk duiding aangeven en de samenhang

laten zien met de beleidsvelden wonen/ demografie en economie behoort tot de kerntaken van de regio.

## **HOV**

In 2020 stellen provincies Groningen en Drenthe een mobiliteitsvisie op. Ook diverse gemeenten, waaronder Groningen, werken aan een integrale mobiliteitsvisie. Voorliggende strategie dient als bouwsteen voor deze visies. Tegelijkertijd betekent het maatregelen op het vlak van OV en hubs nu nog niet concreet kunnen worden geformuleerd omdat de genoemde visies daarvoor verder moeten zijn uitgewerkt. Het is wenselijk de doelen, raakvlakken en samenhang beter in beeld te krijgen wanneer deze verder zijn uitgewerkt. Dit dient te worden vertaald naar een geïntegreerd beeld voor de regio Groningen-Assen en te worden opgenomen als aanvulling op deze mobiliteitsstrategie. Dit betekent dat een regionale deeluitwerking voor HOV & hubs later in 2020 nog aan de beurt kan komen.

## **Ruimtelijke ontwikkeling**

Het is van belang dat er een sterke verbinding komt tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Dit dient een plek te krijgen in de in ontwikkeling zijnde verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen. Daar waar de ontsluiting goed is, liggen kansen voor grote ontwikkelingen. Andersom moet bij nieuwe grote ontwikkelingen goed gekeken

worden naar ontsluiting. Ook op dit gebied is een verschil tussen de stedelijke en regionale opgaven.

### **Beleidsontwikkelingen**

Veel deelnemers van de Regio Groningen-Assen zijn op dit moment ook bezig met het opstellen van eigen beleids- en uitvoeringsdocumenten (zie bijlage 3). Er ligt een taak voor de Regio om ervoor te zorgen dat hiertussen geen grote tegenstellingen ontstaan en ze aansluiten op de gestelde ambities in deze strategie. Daarnaast is een vertaalslag nodig naar een regionaal uitvoeringsprogramma voor de komende periode. Als bijlage is hiertoe een eerste ruwe aanzet opgenomen.

## Bijlagen

## Bijlage 1. Interviews en werkgroepen

### Interviews

| Datum        | Organisatie             | Personen                             |
|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 13 juni 2019 | Gemeente Groningen      | Robert Huijgen, Arne Dijk            |
| 26 juni 2019 | Gemeente Groningen      | Menno Oedekerck                      |
| 1 juli 2019  | Gemeente Groningen      | Jaap Valkema                         |
| 3 juli 2019  | Gemeente Tynaarlo       | Herman Kolker                        |
| 3 juli 2019  | Gemeente Assen          | Henk Heijman, Thomas Otterman        |
| 3 juli 2019  | Gemeente Westerkwartier | Kor de Boer, Theo Vlaming            |
| 5 juli 2019  | Gemeente Noordenveld    | Alex Wekema, Rubert Enter            |
| 5 juli 2019  | Provincie Drenthe       | Margriet Speulman                    |
| 10 juli 2019 | Provincie Groningen     | Saskia Zwijs, Rolf Dijkstra          |
| 11 juli 2019 | Gemeente Groningen      | Jeroen Berends, Sjouke van der Vlugt |
| 17 juli 2019 | Provincie Groningen     | Ed Stuij, André Buikhuizen           |
| 17 juli 2019 | OV-bureau               | Jorn van der Scheer                  |
| 17 juli 2019 | Gemeente Het Hogeland   | Henny Kruims                         |
| 25 juli 2019 | Twinning Energy         | Michel Hoppenbrouwers                |



## Werkgroepen

| Datum            | Thema                |
|------------------|----------------------|
| 12 november 2019 | Fiets                |
| 19 november 2019 | Algemeen             |
| 26 november 2019 | Slimme mobiliteit    |
| 28 november 2019 | OV & Hubs            |
| 5 december 2019  | Schone mobiliteit    |
| 3 februari 2020  | Verdieping OV & Hubs |
| 5 februari 2020  | Gedragsbeïnvloeding  |

## Betrokken partijen bij de werkgroepen

|  |   |
|--|---|
| Provincie Drenthe<br>Provincie Groningen<br>Gemeente Westerkwartier<br>Gemeente Noordenveld<br>Gemeente Tynaarlo<br>Gemeente Het Hogeland<br>Gemeente Midden-Groningen | Gemeente Groningen<br>Gemeente Assen<br>Groningen Bereikbaar<br>OV-bureau Groningen-Drenthe<br>Rijkswaterstaat<br>Publiek Vervoer Groningen Drenthe |
|--|---|

## Bijlage 2. Bronnen

- [1] Grontmij, „Actualisatie Netwerkanalyse,” 2013.
- [2] XTNT, *Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen*, 2019.
- [3] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, *Van B naar Anders*, 2018.
- [4] Den Haag, *Klimaatakkoord*, 2019.
- [5] Move Mobility / CE Delft, *Een nieuwe kijk op bereikbaarheid*, 2019.
- [6] Gemeente Groningen, „The Next City,” [Online].
- [7] Gemeente Gronigen, „Concept OV Visie”.
- [8] Deelnemende organisaties, *Beleidsstukken, coalitie- en raadsakkoorden*.

## Bijlage 3. Beleid in ontwikkeling

Onderstaande beleidsontwikkelingen spelen op het moment van totstandkoming van deze mobiliteitsstrategie (niet uitputtend). Het is wenselijk de doelen, raakvlakken en samenhang beter in beeld te krijgen wanneer deze verder zijn uitgewerkt. Dit dient te worden vertaald naar een geïntegreerd beeld voor de regio Groningen- Assen en te worden opgenomen als aanvulling op deze mobiliteitsstrategie.

- Mobiliteitsvisie Provincie Groningen n.a.v. afspraken uit het klimaatakkoord
- Mobiliteitsvisie Provincie Drenthe n.a.v. afspraken uit het klimaatakkoord
- Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen (Rijk, Regio Groningen-Assen en gemeente Groningen)
- Integrale Mobiliteitsstrategie Gemeente Groningen
- Omgevingsvisie Gemeente Tynaarlo
- Mobiliteitsvisie Gemeente Westerkwartier
- Mobiliteitsplan gemeente Hogeland

## Bijlage 4. Eerste aanzet uitvoeringsprogramma

In deze bijlage zijn de eerste contouren / onderwerpen weergegeven voor een uitvoeringsprogramma. Dit dient op basis van lopende beleidsontwikkelingen nader te worden geconcretiseerd.

### Ruimtelijke ontwikkeling

- Verstedelijkingsstrategie
- Parkeerbeleid
- TOD's

### Gedagsbeïnvloeding

- Regionale aanpak gedagsbeïnvloeding

### Fiets

- Herkenbaarheid
- Doorfietsroutes
  - Bestaand pakket van € 125 mln.
- Stallingen
- Veiligheid
- Ketenmobiliteit

### OV

- Schaa sprong OV
- Uitbouw P+R's

### Smart Mobility

- Coördinatie regio
- Autonoom vervoer
- Data uitwisseling
- MaaS
- Deelmobiliteit

### Auto

- Afmaken wat bedacht is
  - Bestaand pakket van € 426 mln., waaronder Ring West, Oosterhamriktracé en Emmaviaduct
  - Ring Zuid
- Laadinfrastructuur
- Deelauto's

### Logistiek

- Zero emissie binnensteden Assen en Groningen
- Hubs op strategische plekken
- Koppelkansen