



REACTIERAPPORT

***PROGRAMMA MOBILITEIT
PROVINCIE GRONINGEN***



INHOUDSOPGAVE

01 Inleiding	3	D Thema: Infrastructuur	35	03 Conclusie	71
		E Thema: Slimme en Groene Mobiliteit	51	04 Indexlijst	73
02 Overzicht van reacties	6	F Thema: Verkeersveiligheid	57	05 Participatiejournaal	77
A Thema: Publieke Mobiliteit	7	G Reacties tekstueel	59		
B Thema: Actieve Mobiliteit	26	H Reacties samenwerking	62	Bijlagen	83
C Thema: Goederenvervoer en Logistiek	31	I Overige reacties	65		

Programma Mobiliteit

Hoe bewegen we betaalbaar, veilig, makkelijk en gezond in Stad en Ommeland? Die vraag stelden we aan zoveel mogelijk inwoners, bedrijven, onderwijsinstellingen, organisaties en andere overheden. De uitkomsten van alle gesprekken vormen de input voor het ontwerp van het nieuwe Programma Mobiliteit.

Met dit programma bouwen we samen aan de weg van morgen. Het uiteindelijke doel: zorgeloze mobiliteit voor alles en iedereen.

Mobiliteit is meer dan van A naar B gaan. Ze is een belangrijke schakel bij het werken aan de maatschappelijke opgaven van de toekomst.

01 ***INLEIDING***

01 INLEIDING

Het Ontwerp Programma Mobiliteit is op 26 oktober 2021 gepubliceerd en heeft ter inzage gelegen van 3 november tot 15 december 2021. We hebben alle Groningers uitgenodigd om mee te denken en op dit ontwerp te reageren. Voorliggende Reactienota behandelt de reacties die in deze periode zijn ingediend. Voorafgaand aan het opstellen van het Ontwerp Programma Mobiliteit heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Hierbij hebben maatschappelijke organisaties, burgers, kennisinstellingen, bedrijven en andere overheden ons van informatie voorzien en hun ideeën aan ons meegegeven.

Communicatie

Het Ontwerp Programma Mobiliteit en de mogelijkheid om hier een reactie op te geven, zijn breed onder de aandacht gebracht. Daarbij zijn social mediakanalen, provinciale nieuwsberichten en de website www.gaaningroningen.nl ingezet. Ook zijn alle deelnemers uit het participatietraject opnieuw benaderd en gewezen op de mogelijkheid om een reactie in te dienen. Naast de mogelijkheid om een schriftelijke reactie te geven, zijn op 25 en 30 november 2021 drie online bijeenkomsten georganiseerd voor iedereen die mee wilde praten over hoe we in de toekomst bewegen in Stad en Ommeland. Verder heeft op 1 december 2021 een opiniërende bespreking over het ontwerp plaatsgevonden met de Statencommissie.

Deze Reactienota biedt een overzicht van de reacties en de antwoorden daarop. De Reactienota maakt deel uit van de stukken die medio 2022 ter definitieve vaststelling van het Programma Mobiliteit naar Provinciale Staten gaan.

Aantal reacties

Tijdens de terinzagelegging zijn in totaal 21 reacties ontvangen, met daarin ruim 170 vragen/opmerkingen/suggesties. Naast meer algemene opmerkingen/noties, hebben de reacties vooral betrekking op specifieke onderwerpen en zijn ze

uitgebreid en goed onderbouwd.

De binnengekomen reacties zijn grondig doorgenomen. Vervolgens zijn ze samengevat en gebundeld per thema opgenomen in deze nota. Alle volledige reacties zijn op aanvraag beschikbaar.

De reacties zijn in deze nota verdeeld over diverse thema's. Elke vraag, opmerking en suggestie is individueel beantwoord. Reacties die betrekking hebben op meerdere onderwerpen zijn bij de betreffende thema's in deze nota terug te vinden. Aan de hand van de reacties hebben we getoetst of wij de route die we voorstellen in het Ontwerp Programma Mobiliteit, en dus ook de teksten en kaarten, nog moeten aanpassen in de definitieve versie.

Algemene tendens

Uit de ontvangen reacties komt het beeld naar voren dat er waardering is voor de manier waarop maatschappelijke organisaties, overheden en burgers zijn betrokken. Wij concluderen dat er in algemene zin breed draagvlak is voor de geschetste ambities en opgaven en dat er geen grote wijzigingen nodig zijn in het Ontwerp Programma Mobiliteit. We zijn blij om te kunnen constateren dat de gekozen insteek kan rekenen op steun onder maatschappelijke organisaties, overheden en burgers. Een aantal insprekers geeft aan vertrouwen te hebben in het voorgestelde beleid, maar concretere informatie te willen hebben over de uitvoering daarvan. Die informatie bieden we aan met het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027.

Vervolg

Het Programma Mobiliteit gaat ter vaststelling naar Provinciale Staten. De Reactienota en het Uitvoeringsprogramma worden ter kennisgeving meegestuurd. Tegelijk met het sturen van de stukken naar Provinciale Staten krijgen ook de indieners de Reactienota toegezonden.

Structuur/Leeswijzer

Met deze nota bieden wij een overzicht van alle reacties op het Ontwerp Programma Mobiliteit. Ook laten we hierin zien hoe wij daarmee zijn omgegaan. De reacties zijn in het volgende hoofdstuk in tabelvorm weergegeven. De reacties zijn gebundeld per thema. Zo vallen de reacties over het thema Publieke Mobiliteit onder de letter A, die van het thema Actieve Mobiliteit onder B, enzovoort.

Zoals eerder aangegeven, is elke vraag, opmerking of suggestie individueel beantwoord. Hierbij staat aangegeven:

- een korte weergave van de reactie(s);
- het standpunt van Gedeputeerde Staten op de reactie.

Achterin is een indexlijst te vinden met de inwoners en organisaties die een reactie hebben ingediend. Ze hebben allemaal een contactnummer gekregen. Die nummers zijn terug te vinden in het rapport. Als een reactie is ingediend door een vertegenwoordiger van een organisatie of belangenvereniging, dan staat dat bij de indexlijst achter in deze nota aangegeven. Het rapport sluit af met de conclusies die op basis van de terinzagelegging kunnen worden getrokken.

DISCLAIMER: Het ordenen, samenvatten en beantwoorden van de reacties was een grote klus en mensenwerk. Het kan zijn dat een opmerking over het hoofd is gezien of verkeerd is geïnterpreteerd. Wie zijn of haar reactie onverhoopt niet herkent, kan contact opnemen via een mail aan info@gaaningroningen.nl.

02 **INSPRAAKREACTIES**

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
A1	Vervoersstromen moeten naadloos op elkaar aansluiten. Maar in Bedum gaat de buslijn, lijn 61 Uithuizen-Groningen, niet via het treinstation. Dit is een gemiste kans, omdat Groningen-Noord (met bijv. Zernike en vormen van voortgezet onderwijs) beter bereikbaar is per trein.	1	Wij begrijpen uw wens. Station Bedum is een hub waar meerdere vervoersvormen (trein, hubtaxi, fiets) bij elkaar komen. Maar de tijden van de treinen (naar Groningen .23 en .53 en van Groningen .02 en .32) zorgen ervoor dat het goed verknopen van bus en trein op de hub niet lukt. Wijzigingen in de bustijden zijn niet mogelijk, omdat lijn 61 verknoopt met de Intercity op het hoofdstation.
A2	In het concept Programma Mobiliteit wordt verwezen naar het versterken van internationale banden en samenwerkingen om treinverbindingen te verbeteren. Wij missen een verwijzing naar TEN-V. Ook past de houding van de provincie (de bereikbaarheidskloof tussen centraal gelegen gebied en perifeer gebied zal groeien, en de erkenning van belemmeringen om de interne markt te laten groeien) niet binnen het Europese Witboek Transport 2050.	2	Wij erkennen net als u het belang van goede (internationale) langeafstandsverbindingen. In het Programma Mobiliteit hebben we opgenomen dat wij de ambitie hebben om de publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen. In het uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor ambities opgenomen ten aanzien van de Wunderline, de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. Eén daarvan is de ambitie om met een rechtstreekse feeder in Bremen aan te sluiten op het Europese TEE 2.0-spoornetwerk en daarmee op het TEN-T core-spoornetwerk. Daarnaast hebben wij in het uitvoeringsprogramma de ambitie voor de aanleg van de Lelylijn opgenomen. De bedoeling is dat deze lijn in de toekomst deel uitmaakt van het TEN-T core-netwerk. Zo investeren we in goede internationale verbindingen.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A3	<p>Op pagina 12 staat: We kiezen ervoor om pas nieuwe infrastructuur aan te leggen [...] van leren en werken. Rover stelt vast dat er juist een groot gebrek is aan vooral spoorinfrastructuur om de modal shift van de auto naar het OV echt mogelijk te maken. De Q-link en Qliners zijn niet effectief genoeg om de automobilititeit fors te verminderen. De vervoersvraag is er, maar de benodigde infrastructuur ontbreekt om het mogelijk te maken.</p>	2	<p>We staan voor een integraal systeem van mobiliteit met verschillende vervoersvormen, waaronder zeker ook de trein. Gelukkig hebben wij in onze provincie al een uitgebreid spoornetwerk liggen. Hier hebben we de afgelopen jaren behoorlijke verbeteringen in aangebracht en de werkzaamheden gaan nog steeds door.</p> <p>Dit vertaalt zich in enkele ambities in het Uitvoeringsprogramma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • afronding van de Spoorzone Groningen • de spoorlijn doortrekken van Veendam naar Stadskanaal met de ambitie om dit later door te trekken naar Emmen (Nedersaksenlijn) • de Wunderline • het bestaand spoor naar Zwolle verder verbeteren • de ambities ten aanzien van de Lelylijn <p>Hierbij geldt wel dat goed bekeken wordt of de aanleg van infrastructuur per se nodig is. De toepassing van het nieuwe Europese spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) op de noordelijke spoorlijnen en onze onderzoeken om tot steeds meer autonoom rijdende treinen te komen (Automatic Train Operation - ATO), helpen hierbij. Met deze technieken kunnen wij in de toekomst met meer treinen op bestaand spoor rijden.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A4	<p>Op pagina 22 vinden we de volgende zin: <i>Internationale scoop? Welke doelstelling? Naar welke steden, Reistijdreductie t.o.v. 2021?</i></p> <p>En: <i>we versnellen de verbindingen over de langere afstand, zowel binnen de provincie als naar de Randstad en Duitsland.</i></p> <p><i>We willen ervoor zorgen dat je per trein sneller in de Randstad kunt komen. Daarnaast willen we de langeafstandsverbindingen met Duitsland (en verder) verbeteren, evenals de zuidoostelijke verbinding met de Nedersaksenlijn.</i></p> <p>Waar is het project Wunderline gebleven? Ook ontbreekt een pagina met informatie zoals de gemeente Den Haag in een rapport heeft ondergebracht: naar welke steden in Duitsland, met welke beoogde reistijdverkorting per spoor, wat moet binnen de provincie Groningen hiervoor gebeuren?</p> <p>In de visie 'Groningen goed op weg' staat op pagina 56: <i>Op internationale schaal is de potentie hoog om stap voor stap te komen tot een directe hogesnelheidsverbinding tussen Parijs, de Randstad en Noord-Nederland. Daarnaast is een goede verbinding met Noord-Duitsland en Noordoost-Europa nodig. Daarom zetten wij in op de Lelylijn en reserveren we de planologische ruimte ervoor. Deze hogesnelheidslijn verkort de reistijden sterk met andere landsdelen en ook binnen onze regio. Bovendien maakt deze nieuwe verbinding de bereikbaarheid van onze agglomeratie minder kwetsbaar voor verstoringen, aangezien we nu afhankelijk zijn van de spoorverbinding via Zwolle.</i></p> <p>Hieruit blijkt dat beide partijen in hoofdlijnen hetzelfde willen. Maar waar is de gemeenschappelijke focus op het TEN-T high speed core netwerk?</p>	2	<p>In het Programma Mobiliteit hebben we opgenomen dat wij de ambitie hebben om de publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen. In het Uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor ambities opgenomen ten aanzien van de Wunderline, de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. Waaronder de ambitie om met een rechtstreekse feeder in Bremen aan te sluiten op het Europese TEE 2.0-spoornetwerk en daarmee op het TEN-T core-spoornetwerk. Daarnaast hebben wij in het Uitvoeringsprogramma de ambitie voor de aanleg van de Lelylijn opgenomen. De bedoeling is dat deze lijn in de toekomst deel uitmaakt van het TEN-T core-netwerk.</p> <p>Aangezien deze ambities alleen samen met vele nationale en internationale partijen waar te maken zijn, leggen wij ons nu nog niet vast op reistijd en stationslocaties. Bij de stappen voor verbetering van de spoorverbinding naar Duitsland wordt zeer nauw samengewerkt met de daarvoor verantwoordelijke Duitse overheden. Ook in het kader van de Bouwstenen van het Deltaplan voor het Noorden wordt eensgezind met de betreffende overheden samengewerkt.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A5	<p>Een ander belangrijk nationaal kader is het 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040'. In het hele document vinden we daar amper verwijzingen naar. Terwijl dit op nationaal niveau extreem kaders stelt.</p> <p>In het document staat ook een veelzeggend kaartje. De zesde gemeente is feitelijk nationaal op het ministerie als 'irrelevant' bestempeld. De regio Randstad is uitgebreid met Eindhoven en Zwolle. Maar daarna houdt de wereld spreekwoordelijk op, zeker richting het noordoosten.</p> <p>Een ander belangrijk kader dat volgens Rover in de inleiding ontbreekt, is het eigen actuele coalitieakkoord. In het hele document is geen enkele verwijzing te vinden naar de kaderstelling die dit document heeft. Vooral het nergens noemen van deze essentiële zin op pagina 18 uit het akkoord viel op: <i>Wij blijven ook inzetten op een snellere spoorverbinding Groningen-Bremen/Hamburg. Tevens onderzoeken wij de Nedersaksenlijn, optimalisatie van de Hanzeroute via Noord- Duitsland richting Scandinavië en aansluiting op de Emslandstrecke richting Midden Duitsland.</i></p>	2	<p>In het Programma Mobiliteit en bij de uitvoering van onze taken houden wij uiteraard rekening met richtingen en verplichtingen vanuit Europa en het Rijk. We gaan in het programma echter niet in op alle verschillende beleidsnota's.</p> <p>In het Programma Mobiliteit hebben wij opgenomen dat we de ambitie hebben om de publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen. In het Uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor ambities opgenomen ten aanzien van de Wunderline, de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. Eén daarvan is de ambitie om met een rechtstreekse feeder in Bremen aan te sluiten op het Europese TEE 2.0-spoornetwerk en daarmee op het TEN-T core-spoornetwerk.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A6	<p>Gezien de blik op alleen de eigen concessietreinen missen we een visie op de infrastructuur die de noordelijke lijnen voor TEE 2.0 toegankelijk maakt. Dit is niet in lijn met het Witboek transport 2050. Ook ontbreekt hier de term 'open access' voor derde private aanbieders. De noordelijke spoorlijnen zijn niet toegankelijk voor ruim 60 procent van het spoormaterieel dat binnen Europa onder de bovenleiding rijdt. De Duitse treinen vanaf Frankfurt am Main naar Norddeich rijden echt niet op waterstof en gaan dat ook nooit doen.</p>	2	<p>In het Programma Mobiliteit hebben we opgenomen dat wij de ambitie hebben om de publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen. In het Uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor ambities opgenomen ten aanzien van de Wunderline, de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. Een daarvan is de ambitie om met een rechtstreekse feeder in Bremen aan te sluiten op het Europese TEE 2.0-spoornetwerk en daarmee op het TEN-T core-spoornetwerk. Daarnaast hebben wij in het Uitvoeringsprogramma de ambitie voor de aanleg van de Lelylijn opgenomen. De bedoeling is dat deze lijn in de toekomst deel uitmaakt van het TEN-T core-netwerk.</p> <p>Wanneer de Lelylijn gerealiseerd is, is het onze ambitie om die door te trekken naar Duitsland als een rechtstreekse snelle verbinding. Vanwege de slechte gesteldheid van de bodem, zowel aan Nederlandse als aan Duitse kant, vereist dit een compleet nieuwe en gefundeerde spoorlijn voor snelheden hoger dan 140 km/uur. Bij zo'n volledig nieuwe spoorverbinding naar Duitsland moet worden bekeken welke zero-emissieaandrijving het meest geschikt is. Voor de ambities van de Wunderline, met een maximale snelheid van 140 km/uur, zijn andere oplossingen dan het aanbrengen van bovenleiding denkbaar. Dit gaat echter verder dan de reikwijdte van dit programma.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A7	<p>Het derde kader is volgens ons de visie mobiliteit van de gemeente Groningen. Wij vinden dat er tussen het provinciale document en dat van de gemeente te veel ruimte zit om met één mond richting het Rijk, Brussel en Duitsland te spreken. Waarom lukt het de provincie Groningen en de gemeente Groningen na het mislukken van de lobby Zuiderzeelijn in 2006 nog steeds niet om onderling samen te werken zoals de provincie en de gemeente Utrecht dat doen? Dit ook richting het MIRT, wat totaal ontbreekt als bron van financiering in het hele document. In onze zienswijze verwijzen we naar relevante stukken uit de visie mobiliteit van de gemeente Groningen.</p> <p>Verder ontbreken in het document verwijzingen naar het 'Deltaplan voor het Noorden' en naar mobiliteitsprogramma's van de twee andere provinciale SNN-collega's, Friesland en Drenthe, terwijl die ook invloed hebben op de bereikbaarheid van Groningen.</p> <p>In de visie 'Groningen goed op weg' staat op pagina 56: <i>Op internationale schaal is de potentie hoog om stap voor stap te komen tot een directe hogesnelheidsverbinding tussen Parijs, de Randstad en Noord-Nederland. Daarnaast is een goede verbinding met Noord-Duitsland en Noordoost-Europa nodig. Daarom zetten wij in op de Lelylijn en reserveren we de planologische ruimte ervoor. Deze hogesnelheidslijn verkort de reistijden sterk met andere landsdelen en ook binnen onze regio. Bovendien maakt deze nieuwe verbinding de bereikbaarheid van onze agglomeratie minder kwetsbaar voor verstoringen, aangezien we nu afhankelijk zijn van de spoorverbinding via Zwolle.</i> Hieruit blijkt dat beide partijen in hoofdlijnen hetzelfde willen. Maar waar is de gemeenschappelijke focus op het TEN-T high speed core-netwerk?</p>	2	<p>Bij de noordelijke mobiliteitsopgaven wordt zeer nauw en goed samengewerkt met de gemeenten in onze provincie en de buurprovincies. Daarbij geldt natuurlijk wel dat iedere bestuurlijke entiteit het recht behoudt om haar prioriteiten, keuzes en accentverschillen naar voren te brengen.</p> <p>We zijn van mening dat het nodig is om de langeafstandsverbindingen te verbeteren met de Randstad en Duitsland. Als de reistijd kleiner wordt, is het aantrekkelijker om je ergens te vestigen of naar school of werk te gaan. 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 de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden.</p> <p>Met dit Deltaplan zetten we in op duurzaam bereikbaar wonen en werken in het noorden. We bouwen samen met onze projectpartners een projectorganisatie op. Hiermee gaan we de komende jaren op zoek naar financiële middelen om de maatregelen uit te voeren binnen het Deltaplan voor het Noorden. Daarnaast zetten we onderzoeken uit en treffen we de voorbereidingen die nodig zijn voor een verkenningsfase van de projecten binnen het Deltaplan voor het Noorden.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A8	<p>Helaas valt ook op dat de actuele ontwikkelingen van de laatste jaren missen, die zeker in Duitsland genoemd en benoemd zijn. Want de verbindingen waarover geschreven wordt, vallen ook binnen het zogenaamde TEE 2.0.</p>	2	<p>Wij erkennen net als u het belang van goede (internationale) langeafstandsverbindingen. In het Programma Mobiliteit hebben we opgenomen dat wij de ambitie hebben om de publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen. In het uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor ambities opgenomen ten aanzien van de Wunderline, de spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. Eén daarvan is de ambitie om met een rechtstreekse feeder in Bremen aan te sluiten op het Europese TEE 2.0-spoornetwerk en daarmee op het TEN-T core-spoornetwerk. Daarnaast hebben wij in het uitvoeringsprogramma de ambitie voor de aanleg van de Lelylijn opgenomen. De bedoeling is dat deze lijn in de toekomst deel uitmaakt van het TEN-T core-netwerk. Zo investeren we in goede internationale verbindingen.</p>
A9	<p>Dagelijks rijden er meerdere bussen van zowel Flixbus als BlaBlacar op het traject Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg-Berlin ZOB (Zentral Omnibus Bahnhof). Dit geeft aan dat er vraag is naar een verbinding via het noorden naar Berlijn, maar de spoorinfrastructuur blijft hierin achter. Tegelijkertijd wordt deze vervoersvraag momenteel voor 95% met de auto ingevuld (A1 Hengelo en A7 Bad Nieuweschans).</p> <p>Deze aangenomen motie vinden wij in de tekst onvoldoende terug: ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/ProvincieGroningen/c080bf20-8bbd-4138-bc70-01a109a0b369</p>	2	<p>Bestaande busverbindingen betekenen niet altijd dat dit ook een rendabele investering is voor het spoor. Zoals in de reactie bij A2 is beschreven, hebben wij wel ambities opgenomen in het Uitvoeringsprogramma voor wat betreft de Wunderline. Overigens is het in de nabije toekomst via open access op het spoor mogelijk voor commerciële treindienstaanbieders om zulke verbindingen zelfstandig aan te bieden, zoals nu ook gebeurt bij busdiensten.</p>
A10	<p>Er ontbreekt een visie op kort en middellang grensoverschrijdend spoor bij de provincie Groningen. Door gebrekkige infrastructuur is het nog steeds onmogelijk om vanaf Groningen per trein direct naar Emden, Meppen, Papenburg of Münster te reizen. Momenteel word je de auto in gedwongen om deze Duitse plaatsen die direct over de grens liggen te bereiken, via de Dreieck Bunde en de A31. Met het oog op 'duurzame bereikbaarheid' voor toerisme moet daar iets aan gedaan worden.</p>	2	<p>Op de door u aangegeven rechtstreekse routes is volgens ons onvoldoende vraag naar publieke mobiliteit om hiervoor een spoorverbinding te realiseren. Op het moment dat de Friesenbrücke hersteld is, zijn de door u gewenste verbindingen via een overstap in Leer per spoor te bereiken.</p> <p>Daarnaast hebben wij als ambitie in ons Uitvoeringsprogramma opgenomen om de komende jaren te onderzoeken of een Qliner, die aansluit op een sneltrein naar Stadskanaal, via Musselkanaal en Ter Apel naar Meppen haalbaar en wenselijk is.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A11	<p>In het programma staat: <i>We willen ervoor zorgen dat je per trein sneller in de Randstad kunt komen. Daarnaast willen we de langeafstandsverbindingen met Duitsland (en verder) verbeteren, evenals de zuidoostelijke verbinding met de Nedersaksenlijn.</i></p> <p>Naar welke steden en hoeveel reistijd gaat ervan af? Wij doen een kleine suggestie in een tabel.</p>	2	De ambities om publieke mobiliteit op lange afstanden te versnellen worden in het Uitvoeringsprogramma verder toegelicht. Zie ook de reactie bij A6.
A12	<p>Onze inzet is om OV-reizigers meer en verder de stad in te brengen. Zo ontstaan meer directe verbindingen tussen de regio en voorzieningen in de stad en andersom. Hiervoor moet de bestaande spoorstructuur beter worden benut. Naast de belangrijke overstapknoop op het hoofdstation, willen we dat er in onze gemeente meer grote overstapknoopen ontstaan voor bus en trein. Dat maakt treinverbindingen tussen regio en stad aantrekkelijker. Ook leidt dit tot minder druk op het hoofdstation van reizigers die hier alleen overstappen. Rover komt tot de conclusie dat de bestaande spoorinfrastructuur het niet waar kan maken. Daarbij ontbreekt in dit document samenhang met de gemeente Groningen om echt tot een hoognodige schaa sprong van het regionale spoor te komen. Zowel de provincie Groningen als de gemeente moet nadenken over een hoogwaardig S-Bahnnetwerk in samenwerking met de provincies Drenthe en Friesland. De Nedersaksenlijn is nadrukkelijk onderdeel van dit netwerk.</p>	2	<p>In het Uitvoeringsprogramma hebben wij de ambitie opgenomen om samen met onder andere de gemeente Groningen de komende jaren te onderzoeken of en, zo ja, welke maatregelen nodig zijn om een schaa sprong te maken. Extra spoormaatregelen zouden hiertoe kunnen behoren, maar mogelijk zijn andere maatregelen of een combinatie van enkele spoormaatregelen met andere maatregelen ook genoeg daarvoor. In het Uitvoeringsprogramma hebben wij ook de ambitie opgenomen om in de toekomst te komen tot een Nedersaksenspoorlijn. Op het moment dat een sneltrein naar Stadskanaal is gerealiseerd, hebben we de ambitie om voor deze lijn vervolgstappen te zetten. Ook in het kader van de Bouwstenen van het Deltaplan voor het Noorden bereiden wij ons hier op voor.</p>
A13	<p>Op pagina 41 in de visie mobiliteit van de gemeente Groningen staat het volgende: <i>Bij de aanpak van Ring West kiezen we nadrukkelijk voor het opheffen van de barrière die de ringweg nu nog is tussen de westelijke stadswijken en het centrum en tussen de wijken aan weerszijden van de ringweg.</i></p> <p>We stellen hierbij vast dat de hoogwaardige westelijke ontsluiting naar Zernike in combinatie met de aanpak van de Ring West en meervoudig ruimtegebruik, zoals in Voorburg met het project Sijtwende, passend is. Daar rijdt een tram, maar is het door middel van een wissel mogelijk om de trein via Station Pleiadenlaan door te trekken naar Zernike.</p>	2	<p>In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit hebben we de ambitie opgenomen om in de komende jaren een ontwikkelagenda op te stellen, waarin de belangrijkste ambities voor de ontwikkeling van publieke mobiliteit zijn opgenomen. Op basis hiervan kunnen keuzes worden gemaakt. We zijn hier onder andere samen met de gemeente Groningen reeds mee begonnen. Een robuuster mobiliteitsnetwerk in stad en regio - onder andere door het in goede banen leiden van de mobiliteitsbehoefte aan de westkant van de stad - is onderdeel van onze ambitie.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A14	<p>Graag verwijzen we naar de provincie Utrecht en de presentatie van hun plannen voor het OV. Het bijbehorende citaat vinden wij volledig op Groningen (zowel stad als provincie) toepasbaar: “We redden het niet meer met bussen”, zegt wethouder Lot van Hooijdonk (mobiliteit). “We constateren dat het huidige systeem van Q-link en Qliners op het maximum zit qua capaciteit en snelheid.”</p> <p>In de jaren 2008-2012 was er een visie in de vorm van een conceptplan in de richting van een schaa sprong OV: het Raamwerk Regiorail 2040. Waarom is dit nooit verder ontwikkeld, ondanks het niet doorgaan van de Regiotram in het stedelijk gebied van de gemeente Groningen?</p>	2	<p>Zie ook de reactie bij A12. In aanvulling hierop heeft de provincie, in nauw overleg met onze gemeenten, een zogenoemd bidbook opgesteld met de titel ‘Investeren in groene en slimme mobiliteit’. Het bidbook is vergelijkbaar met wat de provincie Utrecht destijds heeft opgesteld. Het schetst de potentie van Groningen en de noodzaak om te investeren in mobiliteit om deze potentie te benutten. Het bidbook is te vinden via:</p> <p>https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Downloads/Downloads_2022/Bidbook_Investeren_in_groene_en_slimme_mobiliteit_voor_de_duurzame_toekomst_van_Nederland_en_Europa.pdf</p>
A15	<p>Op pagina 59 vinden we de volgende opmerking: <i>Met het basisnetwerk trein en bus willen we goed aansluiten op het landelijke Nederlandse spoornetwerk en het spoornetwerk in Duitsland. Wij zetten naast verbeteringen op bestaand spoor ook in op de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Wunderline. Of het tot realisatie van deze projecten komt, is afhankelijk van een substantiële financieringsbijdrage van het Rijk.</i></p> <p>In dit deel van de tekst missen we de letters MIRT en het nationaal Mobiliteitsfonds. Waar is in deze context de Europese cofinanciering gebleven? Connecting Europe Facility en TEN-T?</p> <p>Wat kan Groningen leren van de provincie Utrecht? www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuws/merwedemetro-begin-vanversnelling-woningbouw-regio-utrecht</p> <p>Citaat uit het persbericht: <i>Alle maatregelen van deze eerste stap kosten 1,5 tot 2 miljard euro. De regio roept het Rijk op om hieraan bij te dragen. Rijk en regio zijn in gesprek over de plannen.</i> Wij missen de ambitie en planning van 2025, 2030 en 2035, ook als het Rijk de eerste aangesproken partij is.</p>	2	<p>Er zijn meerdere mogelijkheden om voor een bijdrage van het Rijk en/of Europa te lobbyen. Wij gaan zoveel mogelijk bronnen benutten, waaronder de door u genoemde instrumenten.</p> <p>We hebben deze niet benoemd, omdat er nu en naar verwachting ook in de toekomst meer instrumenten zijn.</p> <p>De provincie pakt haar voortrekkersrol om samen met het Rijk tot een gezamenlijke ontwikkelagenda te komen.</p> <p>Met het Programma Mobiliteit introduceren we daarnaast ook het Regionaal Mobiliteitsfonds. Daarin bundelen we de begrote middelen met betrekking tot mobiliteit. Middelen die nu nog verdeeld zijn over diverse (uitvoerings)programma's.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A16	<p>Waarom ontbreekt in het hoofdstuk Infrastructuurnetwerk het spoor volledig? Dit correspondeert niet met pagina's uit het document. Met de genoemde spoorlijnen betekent het ook een groei van het aantal treinen. Nergens komt de vraag naar boven wat dit betekent voor de spookknoop Groningen. Hoe verhoudt dit zich tot het 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040'?</p> <p>www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingenopenbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst</p>	2	<p>Het klopt dat in het hoofdstuk Infrastructuurnetwerk weg, water en fiets naar voren komen, maar niet het spoor. Het treinvervoer en onze bijbehorende ambities staan beschreven bij publieke mobiliteit.</p> <p>Zo willen we met het Basisnetwerk Trein (en Basisnetwerk Bus) goed aansluiten op het landelijke Nederlandse spoornetwerk en het spoornetwerk in Duitsland. Wij zetten naast verbeteringen op bestaand spoor ook in op de Lelylijn, Nedersaksenlijn en Wunderline.</p>
A17	<p>We missen de indicatoren voor tot stand gebrachte verbindingen en de fasering van projecten tot 2035 in haar geheel. Bijvoorbeeld voor de Wunderline. Wanneer wordt de taakstelling van de motie Groningen-Nedersaksen van juni 2012 gehaald (met een maximale reistijd van 1 uur en 23 minuten)? Dit geldt ook voor de projecten Nedersaksenlijn, Lelylijn, Spookknoop Groningen, Groningen-Leeuwarden en de zuidelijke aansluiting op de Emslandstrecke. En natuurlijk voor de hoognodige nieuwe stations. Met dezelfde indicatoren voor planning en realisatie.</p> <p>Indicator aantal reizigers per trein tussen Groningen en Bremen</p> <p>Omschrijving aandeel treinreizigers ten opzichte van de auto en bus Toelichting t.o.v. 2021 Doel 2025: geen afname Doel 2030: tussenstap van 2 uur 11 minuten bouwtechnisch omgezet Doel 2035: 1 uur 23 finaal behaald</p> <p>Over de Wunderline vinden we dit op de website van de Deutsche Bahn: bauprojekte.deutschebahn.com/p/wunderline</p>	2	<p>Omdat zulke ambities alleen samen met vele nationale en internationale partijen waar te maken zijn, leggen wij ons aan de voorkant nog niet vast op reistijd en stationslocaties. Bij de stappen voor verbetering van de spoorverbinding naar Duitsland werken we nauw samen met de daarvoor verantwoordelijke Duitse overheden. Ook in het kader van de Bouwstenen van het Deltaplan voor het Noorden werken we met die overheden eensgezind samen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A18	<p>Met de huidige verbouwing van de spoorknoop Groningen gaan we het niet redden qua benodigde perron- en spoorcapaciteit. Voor een alternatief verwijzen wij naar het voorbeeld van Frankfurt Hauptbahnhof: www.fernbahntunnel frankfurt.de</p> <p>Tussen Westpoort/Vierverlaten en De Suikerzijde ontbreekt de ruimte voor vier sporen, maar er is de optie van een andere aanpak: een wisselstraat bij Vierverlaten die de trein Leeuwarden-Groningen en de trein van de Lelylijn niet in de weg zit en afbuigt naar Zernike om via de Ring West en Reitdiepzone weer naar Groningen HS te rijden. Wij missen een gemeenschappelijke visie voor Station Hoogkerk van de gemeente en de provincie. Bij de locatie Zuiderweg is een station als Hoofddorp prima inpasbaar.</p>	2	<p>De huidige verbouwing van Groningen Hoofdstation is volgens planning klaar in 2023. De doorkoppeling van de regionale treindiensten kan dan tot stand komen.</p> <p>Daarnaast hebben wij in het Programma Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma de ambitie opgenomen om de Lelylijn te realiseren. Dit duurt nog minstens vijftien jaar. Voorafgaand moeten we kijken of en, zo ja, welke aanpassingen aan het hoofdstation nodig zijn voor de inpassing van deze lijn. De huidige verbouwing kan hier niet op wachten.</p>
A19	<p>In het programma ligt de nadruk op actieve mobiliteit en het beter verbinden van duurzame mobiliteitsvormen aan OV. Dit is een richting die wij als NS steunen. Een integrale benadering is hierbij essentieel. Dit geldt zowel voor het vinden van innovatieve oplossingen als voor de financiering van diverse activiteiten. NS neemt graag plaats aan de geplande overlegtafels voor de relevante thema's. We stellen voor om in dit kader ook met provincie Groningen te verkennen of en hoe NS-gronden rondom OV-knopen in te zetten zijn voor slimme mobiliteitsoplossingen, zoals we nu doen voor de gebiedsontwikkeling rondom het hoofdstation van Groningen.</p> <p>Ook zien we volop kansen om onze ambities op het terrein van mobiliteit te combineren met nieuwe impulsen voor economie, werkgelegenheid en innovatie. Recente voorbeelden zijn onze gezamenlijke inspanningen voor pilots met Automatic Train Operation (ATO) in Onnen en Haren en de opening van Brasserie 1884 in Delfzijl. Dat smaakt wat NS betreft naar meer.</p>	3	<p>Via de bestaande tafels blijven we hierover graag met NS in gesprek. En ook wij geven graag vervolg aan de inspanningen die ingezet zijn.</p>
A20	<p>Het Consumentenplatform hoopt dat er bij de uitwerking van de doelstellingen in concrete voorstellen genoeg ruimte is voor de belangrijke rol van het OV. Zodat het OV zich van de schade als gevolg van de coronacrisis kan herstellen.</p>	6	<p>Wij realiseren ons dat de coronacrisis grote gevolgen heeft voor de publieke mobiliteit en dan vooral het OV. Wij blijven zoeken naar mogelijkheden en kansen om onze doelstellingen te behalen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A21	<p>Wij dringen erop aan dat alle voorzieningen op een hub voor iedereen toegankelijk en bedienbaar zijn. We denken dat het goed is om op voorhand hierover harde eisen te stellen.</p>	6	<p>Wij delen de mening van het Consumenten Platform. Onze ambitie voor de hubs is om die in de komende jaren om te vormen van vervoersknooppunten naar inclusieve hubs met toegankelijke voorzieningen. Ondanks dat we als provincie geen eigenaar zijn van de hubs (dat zijn gemeenten, ProRail en NS-stations), hebben wij hier (samen met de provincie Drenthe) een grote rol in. Toegankelijkheid is een belangrijke voorwaarde voor inclusieve mobiliteit en een inclusieve samenleving. Op nationaal niveau zijn over toegankelijkheid ook afspraken gemaakt en die volgen we. Uiteraard is deze in steek van toepassing op zowel bestaande als toekomstige voorzieningen en locaties.</p>
A22	<p>Een van de grootste opgaven op het vlak van mobiliteit in de provincie betreft de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad Groningen en het functioneren van het Daily Urban System (DUS) in en rondom deze stad. Het belang van een goed functionerend DUS in en rondom Groningen is een opgave die de hele regio aangaat. Op dit moment zijn er (soms forse) uitdagingen en in de komende jaren blijft deze opgave onverminderd groot. De verwachting is dat Groningen groeit van 230.000 naar 280.000 inwoners en dat er 15.000 arbeidsplaatsen bij komen. Deze opgaven zouden nadrukkelijker naar voren kunnen worden gebracht in uw visie. Ook is de benadering van stad en regio nu soms nog wat algemeen. Naar ons idee gaat het hierbij vooral over de verbindingen vanuit kernen in het buitengebied naar onze regionale hotspots en economische kernzones, de binnenstad inclusief het hoofdstation, het UMCG, Zernike, het Europapark en het Martini Ziekenhuis.</p> <p>Deze zijn van groot belang voor de hele regio. Ook is een aantal concrete projecten, zoals de OV bereikbaarheidsopgave Zernike, station De Suikerzijde, de aanpak van de Westelijke Ringweg en Rondweg Westpoort, niet concreet en duidelijk benoemd. Toch zijn ze regionaal en provinciaal van groot belang.</p>	7	<p>Wij erkennen de genoemde opgave en de uitdagingen die deze met zich meebrengt en hebben dit in ons Programma benoemd. In het Uitvoeringsprogramma hebben we de ambitie opgenomen om samen met onder andere de gemeente Groningen in de komende jaren te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om het DUS goed te laten functioneren. Dit sluit goed aan bij de in uw conceptvisie opgenomen routekaart OV.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A23	<p>De doorontwikkeling van het OV is een belangrijk speerpunt voor de komende jaren. Wij willen opmerken dat Groningen een schaalniveau heeft bereikt waarbij niet alle OV-verbindingen meer per se gericht hoeven zijn op het hoofdstation. Het bussysteem ontwikkelt zich naar meer directe en hoogfrequente lijnen, waarbij meer verbindingen vanuit de regio rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in de stad gaan (tangenten). In de nieuwe mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen, die nog vastgesteld moet worden, benoemen wij dat we in 2022 het initiatief nemen om een routekaart OV op te stellen. Met deze routekaart geven we aan hoe we de komende jaren invulling willen geven aan de groei van het OV. Wij denken op basis van ervaringen in het verleden dat een goede samenwerking op dit punt met alle betrokken partijen meerwaarde heeft om ook in de toekomst een goed OV te waarborgen.</p> <p>Minder ruimte bieden voor autoverkeer brengt echter ook nieuwe opgaven met zich mee. Het versterkt de noodzaak om de bereikbaarheid op andere manieren te organiseren. Denk aan de doorontwikkeling van het OV en het meer inzetten op de fiets. Of aan nieuwe ontwikkelingen als deelmobiliteit, e-bikes, <i>mobility as a service</i> en het verder doorontwikkelen van hubs. In de provincie Groningen zijn we met alle samenwerkingspartners hiermee al goed op weg. Maar dit vraagt wel om inzet op alle niveaus binnen de provincie. Niet alleen in de stad, maar juist ook in de dorpen en daarbuiten. Wij denken graag met u mee over aanscherping en verdieping van dit thema.</p>	7	<p>Wij zien de gemeente Groningen ook als een van de samenwerkingspartners waarmee we samen optrekken om deze nieuwe opgaven op te pakken.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A24	<p>Het OV in onze gemeente is qua aantal goede buslijnen mager. De autoafhankelijkheid blijft daardoor groot. Voor de gebieden met te weinig geschikt OV, oftewel vervoersarmoede, is aandacht nodig. Dat kan misschien met publieke mobiliteit van voldoende kwaliteit en betaalbaar.</p> <p>Bij het thema inclusiviteit en kansengelijkheid wordt vooral ingezet op OV, de hubs en deelmobiliteit. Wat is de betaalbaarheid van dit soort oplossingen? Het OV is relatief prijzig en het aantal buslijnen in de gemeente Midden-Groningen neemt eerder af dan toe. In de afgelopen jaren zijn buslijnen verdwenen in onder andere de dorpen Steendam, Noordbroek, Zuidbroek en Sappemeer.</p> <p>Verbinding naar de stad is belangrijk, maar is er ook genoeg verbinding tussen de dorpen en de stedelijke kernen, bijvoorbeeld tussen Slochteren en Hoogezand?</p>	8	<p>De gemeente Midden-Groningen is qua oppervlakte een grote gemeente met grotere en kleinere kernen. Hoogezand-Sappemeer en Zuidbroek zijn met vier treinstations ontsloten en het 'Slochter lint', Muntendam en Harkstede, zijn goed ontsloten met OV per bus.</p> <p>Wij herkennen ons dan ook niet in uw reactie dat het OV in Midden-Groningen mager is. Voor wat betreft het landelijk gebied van uw gemeente herkennen we ons wel in uw reactie. Vanwege het dunbevolkte karakter is het helaas niet mogelijk om daar OV per dienstregeling aan te bieden. Voor deze gebieden bestaat de hubtaxi, die reizigers momenteel tegen OV-tarief van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt. Wij zetten ons ervoor in om daarbij inclusiviteit en kansengelijkheid zo goed mogelijk en betaalbaar vorm te geven. Dat geldt niet alleen voor de dunbevolkte delen van Midden-Groningen, maar voor de hele provincie.</p> <p>De verbinding tussen dorpen en (stedelijke) kernen vinden wij belangrijk. Daarom zetten we onder meer in op een goed functionerend infrastructuurnetwerk voor verschillende vervoersvormen en aanbod van publiek vervoer. Dit in aanvulling op het netwerk van het Rijk en gemeenten.</p>
A25	<p>Het opwaarderen van het beperkte aantal hubs met koffietentjes lijkt mooi, maar is daar vraag naar en is het ook exploitabel? En leidt dat tot minder gebruik van de auto? Volgens ons heeft de auto nog steeds een belangrijke positie en houdt hij die voorlopig.</p>	8	<p>Niet iedere hub is hetzelfde. Wij kijken daarom per hub met de betreffende gemeenten welke voorzieningen haalbaar zijn. En welke combinaties mogelijk zijn als business cases. Zo zetten we samen de stap van vervoersknooppunten naar inclusieve hubs. Hierover blijven wij graag met u in gesprek. Het belang van de auto zien wij ook, zeker in het buitengebied. Het blijft een samenspel met publieke mobiliteit. Wat betreft dit laatste zetten wij extra in op de drukke locaties in onze provincie.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A26	Tijdens de presentatie is genoemd dat je straks geen eigen auto meer hoeft te hebben. Wij vragen ons af of dit aansluit bij wat de samenleving wil. Vooralsnog neemt het autobezit in Nederland nog steeds toe en hebben alternatieven in veel gevallen onvoldoende kwaliteit.	8	Wij raden het eigen autobezit zeker niet af. Wat wij hebben aangegeven, is dat er in toekomst door de opkomst van het autonoom vervoer en deelmobiliteit meer mogelijkheden zijn dan nu om te reizen voor mensen die ervoor kiezen om niet zelf een auto te bezitten. Het wordt een mix van verschillende vervoersvormen. Zie ook de reactie bij A3.
A27	De dichtstbijzijnde bushaltes vanuit Nieuw Scheemda en 't Waar liggen op resp. 4,5 en 2,3 km van het dorp. De dichtstbijzijnde hub ligt op resp. 6,5 en 8 km afstand.	13	<p>Binnen de provincie Groningen (en Drenthe) hanteren wij het basisnetwerk OV Groningen-Drenthe. Hiermee geven we zo efficiënt mogelijk vorm aan verschillende vervoersstromen binnen de publieke mobiliteit. Helaas is het niet mogelijk om alle kernen binnen beide provincies met OV per dienstregeling te ontsluiten. Hiervoor bestaat de hubtaxi, die reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt.</p> <p>Inwoners van tussengelegen dorpen kunnen daar gebruik van maken en naar de dichtstbijzijnde hub gebracht worden. Zo kunnen inwoners van Nieuw Scheemda en 't Waar naar Hub Scheemda of Hub Siddeburen reizen. Dit is onderdeel van ons basisnetwerk OV Groningen-Drenthe.</p>
A28	<p>Publieke mobiliteit? Minimaal een buslijn naar of een hub bij het Ommelander Ziekenhuis Groningen. De buslijn door onze dorpen is in een ver verleden opgeheven. Basisscholen, winkels en de hub bevinden zich in Scheemda op ruime afstand van de dorpen. Ook het winkelcentrum in Winschoten ligt niet om de hoek.</p> <p>Niet voor niets verzochten wij het OV-bureau onlangs om buslijn 119 (Delfzijl-Winschoten) via onze dorpen naar het ziekenhuis en de hub te laten rijden.</p> <p>Publiek vervoer naar het ziekenhuis zien we als een basisvoorziening, mede vanwege de toenemende vergrijzing in onze dorpen.</p>	13	<p>Vanwege het dunbevolkte karakter is het helaas niet mogelijk om daar OV per dienstregeling aan te bieden. Voor deze gebieden bestaat de hubtaxi, die reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt, momenteel tegen OV-tarief. 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</p> <p>Daarnaast zijn wij van plan om in afstemming met betrokken partners onderzoek te doen naar mogelijke puntbestemmingen voor de hubtaxi. Dit zijn locaties waar Wmo-reizigers tegen een laag tarief naar toe kunnen reizen, ook al liggen deze ver weg. Het betreft vaak ziekenhuizen. Het Ommelander Ziekenhuis Groningen zou daarbij in beeld kunnen komen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A29	Met het oog op inclusiviteit en kansengelijkheid vinden wij dat er vanuit onze dorpen minimaal een buslijn naar of een hub bij het Ommelander Ziekenhuis Groningen (met een hubtaxi tegen normaal OV-tarief) moet zijn. Gelukkig heeft het OV-bureau een pilot voor een gewijzigde busroute toegezegd. Dit waarderen we zeer.	13	<p>Vanwege het dunbevolkte karakter is het helaas niet mogelijk om daar OV per dienstregeling aan te bieden. Voor deze gebieden bestaat de hubtaxi, die reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt, momenteel tegen OV-tarief. 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</p> <p>Daarnaast zijn wij van plan om in afstemming met betrokken partners onderzoek te doen naar mogelijke puntbestemmingen voor de hubtaxi. Dit zijn locaties waar Wmo-reizigers tegen een laag tarief naar toe kunnen reizen, ook al liggen deze ver weg. Het betreft vaak ziekenhuizen. Het Ommelander Ziekenhuis Groningen zou daarbij in beeld kunnen komen.</p>
A30	Waarom zijn er geen P&R-(carpool)locaties langs de A7 Oost en de N33, waarvandaan je per elektrische bus via de auto(snel) wegen rechtstreeks naar een P&R of de binnenstad van Groningen of Assen kunt reizen, of naar het UMCG of Zernike (met meer dan 20.000 arbeidsplaatsen en vele studenten)? In de zomermaanden en weekenden biedt zo'n buslijn voor Duitse toeristen ook rechtstreeks vervoer naar de P&R (of binnenstad), wat het hoofdstation Groningen bovendien ontlast.	13	Parallel aan de A7 Oost ligt de spoorlijn Groningen-Leer. Omdat wij dubbeling van trein en bus in het OV onwenselijk vinden, is daar geen buslijn (m.u.v. de carpoolplaats bij Hoogezand/Kolham). Langs de N33 is bij Bareveld een carpoolplaats met een verbinding tussen Veendam en Assen.
A31	Onze forenzen/studenten willen best duurzaam en groen reizen, maar vanaf een hub of carpoolplaats moet je snel kunnen overstappen op comfortabel en rechtstreeks vervoer naar de (eind)bestemming.	13	Via de hubs bij Siddeburen en Scheemda kan op een snelle en comfortabele manier worden gereisd. Afhankelijk van de eindbestemming is het mogelijk dat er nog een overstap nodig is.
A32	<p>Het OV wordt door o.a. de coronapandemie steeds grofmaziger in de Ommelanden en dus ook in de gemeente Westerkwartier. Dit komt de leefbaarheid, bereikbaarheid en publieke mobiliteit niet ten goede.</p> <p>Wij dringen er daarom bij u op aan om de OV-lijnen in de Ommelanden overeind te houden of te versterken.</p>	14	Binnen de provincie Groningen (en Drenthe) hanteren wij het basisnetwerk OV Groningen-Drenthe. Hiermee geven we zo efficiënt mogelijk vorm aan verschillende vervoersstromen binnen de publieke mobiliteit. Helaas is het niet mogelijk om alle kernen binnen beide provincies met OV per dienstregeling te ontsluiten. Hiervoor bestaat de hubtaxi, die reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt. Inwoners van tussengelegen dorpen kunnen daar gebruik van maken.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A33	<p>Wij vragen u om in te zetten op een zo goed mogelijke doorstroom van verkeer op wegen met OV. Zonder een goede OV-infra is de noodzaak van het gebruik van de auto nog groter dan die nu al is.</p> <p>De opgeheven busverbinding tussen het dorp Grootegast en Leek is van grote waarde voor inwoners die werken bij het sociaal werkbedrijf Novatec, cliënten van gehandicaptenzorginstelling De Zijlen en statushouders die bijvoorbeeld vanuit Grootegast cursussen moeten volgen in Tolbert. Door het opheffen van de dependance van RSG De Borgen/De Woldborg in Grootegast en het ontbreken van OV moeten meer scholieren op de fiets naar Oldekerk en Leek. Dat geeft zorg voor wat betreft verkeersveiligheid.</p>	14	<p>Wij zijn het met u eens dat, zeker op de hoofdroutes van de publieke mobiliteit, zowel binnen als buiten de bebouwde kom de doorstroom belangrijk is. We blijven hier graag met u en andere wegbeheerders over in gesprek. Meerdere belangen, waaronder verkeersveiligheid, moeten we hierbij integraal afwegen.</p> <p>De (verwachte) vervoerstroom die u benoemt, is te klein om een buslijn per dienstregeling voor in stand te houden. Reizigers kunnen gebruikmaken van de hubtaxi die reizigers van voordeur naar hub of van hub naar voordeur brengt.</p>
A34	<p>Noord- en Oost-Nederland zijn aantrekkelijke regio's om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen. Daarom moet naast de huidige investeringen in wonen, werken, onderwijs en gezondheidszorg meer nadruk worden gelegd op het bouwen van extra huizen. Dit biedt kansen om meer vorm en inhoud te geven aan de overloop van inwoners vanuit de Randstad naar onze groeiregio. De Nedersaksenlijn is hierbij een onmisbare schakel.</p> <p>In de komende decennia hebben wij allemaal te maken met de gevolgen van de klimaatverandering. Nederland focust zich vooral op activiteiten in de Randstad, maar moet er door de zeespiegelstijging rekening mee houden dat het oosten van het land belangrijker en aantrekkelijker wordt. Wij denken dat Noord- en Oost-Nederland zich, door nu te starten met de voorbereiding en aanleg van de Nedersaksenlijn, in vijftien jaar ontwikkelen tot aantrekkelijke en goed bereikbare gebieden. Goed openbaar vervoer is hierbij onmisbaar.</p> <p>Noord- en Oost-Nederland worden in diverse onderzoeken en publicaties benoemd als gebieden waar weinig kansen voor de jeugd en jongere hoogopgeleiden zijn. Uitstroom en krimp zijn hiervan het gevolg en vergroten de inkomensongelijkheid ten opzichte van de...</p>	15	<p>Samen met onze partneroverheden hebben wij de Nedersaksenlijn opgenomen in de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden. Ook komt de lijn terug als ambitie in ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Voordat we, naast de lobby in het kader van het Deltaplan voor het Noorden, eventueel vervolgstappen zetten, moeten eerst de stoptrein en sneltrein naar Stadskanaal gerealiseerd zijn. Allebei zijn ze namelijk randvoorwaardelijk voor de komst van een Nedersaksenlijn.</p> <p>In de planvorming is nog niet uitgegaan van het doortrekken van de spoorlijn naar Emmen. Wel zorgen we ervoor dat dit een mogelijkheid is voor de toekomst.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
	<p>...rest van Nederland. De Nedersaksenlijn kan eraan bijdragen dat meer jongeren hun opleiding afmaken en dat zij kunnen kiezen voor een hogere opleiding die vanuit hun ouderlijk huis te bereiken is.</p> <p>De Nedersaksenlijn vermindert de druk op het OV over de lange afstand en verkleint de kans op opstoppingen flink, vooral bij de grote knooppunten. Wij adviseren om niet alleen te kijken naar de kosten op de korte termijn, maar ook het grotere toekomstperspectief te zien. Naast een mogelijke financieringsbijdrage van het Rijk, kunnen Noord- en Oost- Nederland misschien een beroep doen op het Coronaherstelfonds van de Europese Unie.</p> <p>We verzoeken u om ons initiatief te ondersteunen en de Nedersaksenlijn een plek te geven in uw Programma Mobiliteit, met als doel om die voor 2035 aan te leggen. Zo levert u een belangrijke bijdrage aan de gezamenlijke lobby richting Den Haag en Brussel.</p>		
A35	<p>Tijdens de sessie op 30 november 2021 maakte iemand een opmerking over het ontbreken van mogelijkheden om in de toekomst de trein/het spoor in te zetten voor mobiliteit.</p> <p>Hierdoor kwam bij mij de gedachte op om oude spoorlijnen, die vroeger langs allerlei dorpen liepen, opnieuw op de kaart te zetten. Zo bestaat er bijvoorbeeld in Eenrum een spoorstraat en was daar vroeger een station; het spoor zelf is lang geleden weggehaald. De originele kaarten hiervan zijn vast nog wel ergens in de archieven van de provincie of de NS te vinden.</p>	16	<p>De kosten voor het aanleggen van nieuw spoor en nieuwe stations zijn hoog. Daarnaast kijken wij ook naar de inpassing in het netwerk, aansluitingen en hoeveel reizigers mogelijk profijt hebben van een station en een spoorverbinding. Voor nieuw aan te leggen stations houden we daarom een ondergrens van minimaal duizend (verwachte) nieuwe instappers op een gemiddelde werkdag aan. Voor nieuwe spoorverbindingen is een veelvoud hiervan nodig om te kiezen voor een treinverbinding in plaats van bijvoorbeeld een busverbinding.</p> <p>In 2015 heeft Beno Hofman in opdracht van ons het boek 'Groningen op de Rails' uitgebracht. Hierin staat de geschiedenis van het spoorvervoer in onze provincie beschreven. Ook zijn er oude kaarten en foto's in opgenomen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
A36	<p>Vanuit Winsum loopt buslijn 36 naar de dorpen Garnwerd, Feerwerd en Ezinge (in het gebied Middag) met als eindpunt Oldehove (in Humsterland). Sinds de gemeentelijke herindeling hoort Middag bij de nieuwe gemeente Westerkwartier. Het wordt als een groot gemis ervaren dat er geen rechtstreekse verbinding is met het dichtstbijzijnde kerndorp in de gemeente, namelijk Zuidhorn. Nu is er de merkwaardige situatie dat inwoners van Middag die per OV naar Zuidhorn willen gaan, via Winsum en dan per trein via Groningen naar Zuidhorn moeten reizen. Of per bus naar Oldehove, daar overstappen op de bus naar Groningen en dan in Aduard weer overstappen op de bus naar Zuidhorn. Wij doen daarom een dringend beroep op u om buslijn 36 vanaf Oldehove door te trekken naar Zuidhorn.</p>	18	<p>De (verwachte) vervoerstroom op deze verbinding is te klein om hiervoor een buslijn per dienstregeling in stand te houden. Reizigers kunnen gebruikmaken van de hubtaxi die hen van voordeur naar hub (Zuidhorn) of van hub naar voordeur brengt. Ook kunnen zij vanaf huis naar de bushalte in Oldehove gebracht worden, en terug.</p> <p>Hierbij geldt wel: hubtaxi van adres naar hub is momenteel voor OV-tarief. Voor van adres naar adres geldt een ander tarief. Het meest actuele tarief staat vermeld op de website www.publiekvervoer.nl</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
B1	<p><i>Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van Groningen</i></p> <p>Prima hoofdstuk over gezondheid en gastvrijheid. Fijn dat de provincie integraal werkt en de vrijetijdseconomie meeneemt in haar mobiliteitsprogramma. En dat ze de vrijetijdseconomie vanuit die invalshoek een boost wil geven.</p> <p>In deze opgave wordt op pagina 38 aangegeven: <i>Groningen leent zich bij uitstek voor echte ontdekkingsreizen: wandelend, op de fiets, over water, via de hubs of met de auto. Voor al deze reismogelijkheden kunnen we de bereikbaarheid verbeteren. Dat kan deels door mooie fiets- en autoroutes te ontwikkelen, samen met lokale ondernemers. Soms zijn verbeteringen nodig van de infrastructuur, bijvoorbeeld van wandelpaden.</i> Ons voorstel is om hier 'fietspaden' aan toe te voegen en wandelpaden te wijzigen in 'voetpaden'.</p>	8	<p>Bedankt voor uw complimenten op onze visie op gezondheid en gastvrijheid. Het betreft hier een voorbeeld en is dus breder te zien dan alleen wandelpaden. Dat kunnen bijvoorbeeld ook gemeentelijke fietspaden zijn. Wij gaan dit verduidelijken in het Programma Mobiliteit.</p> <p>In onze optiek is een wandelpad breder dan een voetpad. Wandelpaden kunnen zowel onverhard als verhard zijn, terwijl een voetpad altijd een verharde wandelroute is. We hebben daarom bewust voor het woord 'wandelpad' gekozen.</p>
B2	<p>Het makkelijker maken van vaarrecreatie: wat bedoelen we daarmee? Ook infrastructurale ingrepen of kunstwerken?</p>	8	<p>Wij bedoelen in dit geval het beter afstemmen van het vaarseizoen, brugbedieningstijden, vaarsleutels en informatieverstrekking. Daarnaast blijft iedere (vaarweg)beheerder, ook de provincie, verantwoordelijk voor ontwikkeling en beheer van de eigen infrastructuur.</p>
B3	<p>Het gebied ten noorden van onze dorpen (Noorderland) is niet toegankelijk voor (wandel- en fiets)verkeer. Dit is een groot gemis. Ontsluiting van dit gebied is een wens. Op de kaarten van het wandelnetwerk Groningen (wandelnet.planner.routemaker.nl/planner/wandelen) is goed te zien dat hier minder wandelpaden zijn dan in de rest van de provincie.</p>	9	<p>Wij nemen aan dat u het over toegankelijkheid voor vooral recreatieve doelen hebt: een recreatieve fietstocht of wandeling maken in de omgeving ten noorden van Oldekerk-Niekerk. Het fietsknooppuntennetwerk is dekkend in de regio, maar dat betekent niet dat in alle gebieden recreatieve fiets- of wandelroutes zijn.</p> <p>In ons Uitvoeringsprogramma hebben wij de ambitie opgenomen om de komende jaren samen met alle verantwoordelijke wegbeheerders een wandelagenda op te zetten. Als onderdeel daarvan willen we het wandelknooppuntennetwerk in de provincie uitbreiden. Daarbij draagt iedere wegbeheerder zijn of haar eigen verantwoordelijkheid.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
B4	Wandelen en fietsen buiten de bebouwde kom gebeurt grotendeels over 60 km/u-wegen zonder veilige voorzieningen. Binnen de bebouwde kom zijn er slechts smalle trottoirs waar invalidervoertuigen niet overheen kunnen rijden.	13	<p>De fietsverbindingen rondom 't Waar en Nieuw Scheemda zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente. Hetzelfde geldt voor trottoirs in de bebouwde kom.</p> <p>De provincie ondersteunt gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid en de fiets. Wij agenderen dit thema bij onze gesprekken met de gemeente. In het Programma Mobiliteit vertellen wij bij het thema Verkeersveiligheid meer over onze visie op 'heterogeniteit in het verkeer'. Hierbij gaat het onder andere over vrijliggende fietspaden met genoeg ruimte. Ook verbeteren we de routes voor landbouwverkeer.</p> <p>In het Uitvoeringsprogramma hebben wij de ambitie opgenomen om een wandelagenda op te stellen. Dit willen we samendoen met alle wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de inrichting van hun deel. In het uitvoeringsprogramma vindt u onze inzet voor wat betreft fietsers en ander (landbouw)verkeer.</p>
B5	Aandacht voor 'actieve mobiliteit' juichen wij van harte toe. Onze scholieren zijn nu grotendeels aangewezen op (60 km/u-)wegen zonder vrijliggend fietspad. Dit geldt ook voor verbindingen naar de bushalte(s) en hub.	13	Dank voor uw reactie. Bij het optimaliseren van het fietsnetwerk hebben we ook aandacht voor de fiets- en loopverbindingen naar bushaltes en hubs.
B6	Buiten de dorpen lopen of fietsen wandelaars en fietsers op de rijbaan zonder 'visuele bescherming' van wandelstroken en/of fietsstroken of een vrijliggend voet- of fietspad. Alle fietsverbindingen gaan over 60 km/u-wegen, waar zwaar verkeer uitgesleten bermen en plassen veroorzaakt op plekken waar wandelaars willen lopen. Bij erf- en kavelontsluitingen liggen modder en stenen op de rijweg, precies op plekken waar fietsers willen rijden.	13	Zie ook de reactie bij B4. De situaties die u beschrijft, bespreken we met de gemeente Oldambt.
B7	Vanuit Nieuw Scheemda en 't Waar kun je per fiets niet zonder omweg bij de carpoolplaats komen. Ook is hier geen veilige overdekte fietsenstalling.	13	Het gaat hier om gemeentelijke infrastructuur waar we als provincie geen zeggenschap over hebben. De fietsmakelaar neemt deze situatie mee in gesprek met de gemeente Oldambt.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
B8	Een grote stap voorwaarts is op het platteland te maken met een radicale herindeling van het wegprofiel ten gunste van fietsers (brede fietsstroken) en in de dorpskernen ten gunste van wandelaars (brede trottoirs).	13	Dit is een goed idee. De inrichting van wegen in dorpskernen is de verantwoordelijkheid van de gemeente. In het Uitvoeringsprogramma hebben wij de ambitie opgenomen om een wandelagenda op te stellen. Dit willen wij samendoen met alle wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de inrichting van hun deel.
B9	Het project Doortrappen vinden wij een prima initiatief, mits snelheden van auto's verder worden verminderd en overal brede fietsstroken worden aangelegd.	13	Het project Doortrappen is gericht op verkeerseducatie en de fietsvaardigheden van ouderen. Het realiseren van een veilige fietsinfrastructuur staat los van dat project.
B10	Fietzersbond Oldambt kan zich grotendeels vinden in de acht genoemde maatschappelijke opgaven. Wij ondersteunen de inzet van 'actieve mobiliteit' voor meer leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en 'brede welvaart'. We vinden dat een slim mobiliteitssysteem vooral moet bijdragen aan minder woon-werkverkeer per auto en dat slimme logistiek en distributie moeten bijdragen aan minder zware transporten in dorpen op het platteland.	17	Uw reactie sluit aan bij onze inzet. Wel willen wij aantekenen dat we niet tegen automobilititeit zijn in gebieden waar dit veilig kan en er ruimte voor is, maar dat wij daarbij streven naar duurzame automobilititeit.
B11	Zowel Fietzersbond Oldambt als de provincie Groningen hebben in 2017 n.a.v. de ontwerp-Omgevingsvisie Oldambt aandacht gevraagd voor het thema mobiliteit. De bond ziet nu, 4,5 jaar later, dat gemeente Oldambt, ondanks de aanpassing van de definitieve Omgevingsvisie, dit thema niet concreet heeft weten te maken met een mobiliteitsplan. Ons advies is om (zwakke) gemeenten met tijdelijke (fiets)adviseurs vanuit de provincie te ondersteunen. Zo kunnen urgente klussen doelgericht worden afgerond. De gemeente Oldambt toont allesbehalve daadkracht bij het afronden van klussen. Dit betekent ook dat het beschikbaar stellen van subsidiegeld alléén niet genoeg is! Wij hopen én verwachten dat de provincie met dit Programma Mobiliteit een voorbeeldfunctie in de regio vervult voor wat betreft mobiliteit. En dat zij de gemeente Oldambt en omliggende gemeenten weet te stimuleren en motiveren om op dit gebied ook (alsnog) stappen te zetten.	17	De manier waarop de provincie de gemeenten ondersteunt bij projecten en ambities beschrijven we in het Uitvoeringsprogramma. Uw voorstel om gemeenten meer te ondersteunen herkennen wij. Mede daarom zijn we recent gestart met een 'Human Capital Agenda' voor 'Smart Mobility': een agenda gericht op het investeren in kennis en capaciteit bij gemeenten op het gebied van slimme mobiliteit. Hierbij kijken we waar nodig ook naar het beschikbaar stellen van extra menskracht, als extra stimulans richting gemeenten. Dit is nu eerst opgezet en vertaald in een actieplan voor de thema's Data en Deelmobiliteit/Hubs. We willen deze agenda in de toekomst uitbreiden en ons op meer thema's richten.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
B12	<p>Wij geven u in overweging mee om het wandelnetwerk te verbinden met het recreatief varen. De vindbaarheid en toegankelijkheid van dit netwerk vanuit ligplaatsen voor boten verdient meer aandacht. Dit geeft recreanten die uw provincie bezoeken de kans om varen en wandelen met elkaar te combineren en nog meer te genieten van de verschillende (landschappelijke en cultuurhistorische) kwaliteiten die Groningen te bieden heeft.</p>	19	<p>In ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit hebben wij de ambitie opgenomen om de komende jaren samen met alle verantwoordelijke wegbeheerders een wandelagenda op te zetten. Hierbij willen we ook u als stakeholder uit het veld betrekken. In ons Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie 2021-2023 hebben routenetwerken voor diverse doelgroepen en vervoersvormen en betere digitale ontsluiting hiervan een prominente plek. Routebureau Groningen voert op dit gebied taken voor ons uit en zijn website is de centrale vindplaats van alle soorten recreatieve routes in Groningen: www.routesingroningen.nl. Het verder ontwikkelen van deze site en het verbeteren van de vindbaarheid van de routes is onderdeel van het werkplan van het bureau voor de periode 2022-2025. Momenteel zijn wij met hen in gesprek om ook op het gebied van vaarrecreatie hét coördinatiepunt en centrale adres te worden waar vaarrecreanten informatie over de provincie kunnen vinden (niet alleen over varen, maar ook over ander toeristisch aanbod, waaronder wandelroutes). Mede naar aanleiding van uw reactie vragen we hierbij extra aandacht voor de verbinding tussen wandelen en varen.</p>
B13	<p>Wij zijn bereid om bij te dragen aan het monitoren van wandelen. Onze Nationale Wandelmonitor heeft veel feiten en cijfers over dit onderwerp. Op verzoek kunnen wij de onderzoeksgegevens aanvullen met specifieke Groningse feiten en cijfers.</p> <p>Daarnaast zijn de data uit onze Routedatabank te gebruiken voor een compleet en actueel beeld van zowel het nationale als het regionale wandelnetwerk in uw provincie.</p> <p>Overigens biedt deze databank ook actuele geo-informatie over fiets-, mountainbike- en ruiter en menroutes.</p>	19	<p>Hartelijk dank voor het aanbod. Wij zijn bekend met de Nationale Wandelmonitor. Deze zit in het werkpakket van Wandelnet dat we via het Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie 2021-2023 subsidiëren. Over de specifieke Groningse feiten en cijfers gaan we graag met u in gesprek bij de uitwerking van de Wandelagenda.</p> <p>Ook zijn wij bekend met de Routedatabank van de stichting Wandelnet en de stichting Landelijk Fietsplatform. Hiervan maken we o.a. gebruik bij de aanleg van nieuwe infrastructuur in het kader van het convenant Borging Recreatieve Routenetwerken van de provincie Groningen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
B14	Wij willen een lans breken voor het in stand houden en verder uitbouwen van het Routebureau Groningen. Dit bureau verdient een goede basis.	19	Hartelijk dank voor deze steunbetuiging aan het Routebureau Groningen. Ook wij zien de meerwaarde van dit bureau en hebben het in de Strategische Visie Vrijtijdseconomie 2021-2030 en het bijbehorende eerste uitvoeringsprogramma (Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie 2021-2023) een grote rol toegedicht. In deze eerste uitvoeringsperiode onderzoeken we hoe we het Routebureau Groningen op een meer structurele manier kunnen ondersteunen.

REACTIES

THEMA: GOEDERENVERVOER EN LOGISTIEK

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
C1	<p>Op pagina 34 staan de volgende opmerkingen:</p> <p><i>We zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat door een ruime keuze aan robuuste en vlotte verbindingen binnen de provincie en snelle treinverbindingen op de lange afstand.</i></p> <p><i>We stimuleren een modal shift van wegvervoer naar spoor en water. Dit doen we door met slimme innovaties meer capaciteit vrij te maken op bestaande sporen en waterwegen.</i></p> <p>Graag herinneren wij de provincie Groningen aan de Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030.</p>	2	Hartelijk dank voor uw reactie. Wij zijn bekend met de diverse beleidsdocumenten en visies.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
C2	<p>Op bladzijde 94 staat een interessant citaat:</p> <p><i>Aansluiting Delfzijl met spoorverbinding Groningen-Nieuweschan Voor de veiligheid en de leefbaarheid van elf kernen (onder andere Winschoten, Hoogezand-Sappemeer, Groningen, Appingedam en Delfzijl) is het goed om het spoor vanaf Oosterhorn een andere route te laten volgen. De verkeersdruk op dit spoor is nu nog beperkt, maar zal toenemen. De verwachting is echter dat in 2030 ca. 21% van het goederenvervoer het transport van gevaarlijke stoffen voor het chemiepark Oosterhorn betreft. Knelpunt daarbij is dat de treinen die de gevaarlijke stoffen vervoeren tussen de reizigerstreinen door rijden en dat kan problemen opleveren voor de dienstregeling. Daarnaast leidt dit tot een extra geluidsbelasting van 3-7 dB(A). Ook vanwege de landelijke ambities om het vervoer via de weg steeds meer via spoor en water te laten verlopen kan het tracé steeds drukker worden.</i></p> <p><i>Doel: verbetering van de externe veiligheid en leefbaarheid Termijn: vervolgaanpak voor 2025 bepalen</i></p> <p><i>Eerste vervolgstap: de gemeente Delfzijl neemt het initiatief voor het uitvoeren van een onderzoek naar de noodzaak en haalbaarheid Product: haalbaarheidsonderzoek</i></p> <p>Vanwege het 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040' is ook een marktvisie geschreven over het spoorgoederenvervoer. Maar we missen in deze visie elke verwijzing naar dit document. Terwijl het wel kaders stelt voor dit type vervoer. Hoe kan het college verklaren dat het zich niet aan internationale afspraken houdt die gemaakt zijn door het Rijk met betrekking tot spoorgoederenvervoer?</p>	2	<p>Wij conformeren ons aan landelijk en Europees beleid, en vinden een verwijzing naar dit beleid niet nodig. We merken op dat het Rijk spoorwegbeheerder is. Voor verdere informatie over landelijk beleid verwijzen we u graag naar het Rijk.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
C3	<p>Op pagina 50 staat: <i>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.</i></p> <p>Hoe wil de provincie overleggen met partijen als zij in haar beleidsvisie essentiële nationale en internationale kaders vergeet? Gelijktijdig zorgt dit voor conflicten met het personenvervoer per spoor. Dus deze stakeholders horen ook aan tafel.</p>	2	<p>Voor het waarmaken van onze ambities werken wij nadrukkelijk samen met diverse partijen, zoals het Rijk en ondernemers. Daarbij zijn we uiteraard gebonden aan wet- en regelgeving en gaan we in gesprek met partners over hun eigen beleidskaders.</p>
C4	<p>Op bladzijde 69 staat: <i>Indicator aandeel vervoerd gewicht via spoor</i> <i>Omschrijving aandeel spoorvervoer in totaal goederenvervoer</i> <i>Toelichting t.o.v. 2021</i> <i>Doel 2025: geen afname</i> <i>Doel 2030: geen afname</i> <i>Waarom komt dit niet overeen met de ambitie van 21% van de economische visie Eemdelta 2030?</i> <i>Doel 2035: Geen afname</i></p> <p>Hoe wil de provincie de modal shift van weg naar spoor bereiken als de huidige infrastructuur, zelfs inclusief ERTMS, al maximaal wordt benut? Hier is ook geen oog voor de bijbehorende conflicten tussen goederenvervoer en personenvervoer per spoor. Wij zijn niet tegen de modal shift van weg naar spoor, maar door gebrek aan de benodigde spoorinfrastructuur zien we een groot knelpunt aankomen.</p>	2	<p>De afgelopen jaren is het spoorgoederenvervoer afgenomen. Daarom vinden wij geen verdere afname een reële doelstelling. We onderzoeken de mogelijkheid van een modal shift. Een eerste verkenning laat vooral kansen zien op het gebied van vervoer via water en minder via het spoor. Wij sluiten spoor uiteraard niet uit, maar zijn hierbij wel afhankelijk van partners als verladers en de Rijksoverheid.</p>
C5	<p>Door meer pakketbezorgers ontstaat druk op de wegen in de wijken. Gaat de provincie op zoek naar concrete oplossingen, zoals meer punten waar je pakketten kunt afhalen? Dit is misschien te combineren met carpoolplaatsen.</p>	8	<p>Ja, dat gaan we zeker doen. Wij verwachten in 2022 de eerste pakketkluizen op een hub te plaatsen. Daarbij is onze ambitie om naar zowel de grote als de fijnmazige (pakketjes e.d.) logistieke stromen te kijken. Hubs spelen hierbij een belangrijke rol.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
C6	Er wordt niets gezegd over de stad Groningen, wat een knelpunt lijkt als het om vervoer en logistiek gaat. Stimuleert de provincie bedrijven om meer buiten de stad te opereren?	8	We werken samen met diverse overheden, zoals de gemeente Groningen, op het gebied van vervoer en logistieke vraagstukken. Zo denken we bijvoorbeeld na over logistieke hubs. Wij stimuleren duurzame mobiliteitskeuzes en bij de keuze van locaties voor bedrijven houden we rekening met mobiliteit. Dit kan per bedrijf verschillen en hoeft zeker niet per se in de stad te zijn. Denk bijvoorbeeld aan bedrijven die recent in de Eemshaven zijn gekomen of Hyzon, dat nu bij Winschoten zit. We kijken dus integraal naar deze opgave. Tegelijkertijd is er hierbij een grote rol voor gemeenten.
C7	Wij zijn benieuwd naar wat de verkenning naar havengebonden bedrijventerreinen rondom de stad Groningen en de A7/N33-zone en de bereikbaarheid daarvan gaat opleveren (in 2024). We willen daar als gemeente graag bij betrokken zijn.	8	Wij kijken graag samen met u naar deze opgave.
C8	De logistieke agenda van de landbouwsector moet vooral met de foodindustrie gemaakt worden, minder met de landbouwers zelf.	8	Wij verwachten inderdaad beide partijen nodig te hebben bij het uitwerken van verschillende aspecten van dit onderwerp.
C9	Vrachtwagenchauffeurs die in onze dorpen wonen, hebben behoefte aan parkeerruimte. Graag ook hiervoor aandacht. Zij mogen hun vrachtwagen niet langs de provinciale weg parkeren. Waar kunnen ze dat dan wel veilig doen?	9	Voor de veiligheid van alle weggebruikers mag op veel wegen niet geparkeerd worden. Buiten de bebouwde kom is het bijvoorbeeld niet toegestaan om te parkeren op de rijbaan van een voorrangsweg. Wij begrijpen dat er behoefte is aan veilige parkeerplekken voor vrachtwagens in uw dorpen. Hierbij zien we echter vooral een rol voor de gemeente als wegbeheerder en de werkgever.
C10	<p>Grote transporten zijn soms onvermijdelijk, maar het gebeurt te vaak dat ze voor slechts een enkele te lossen pallet onze dorpen inrijden. Kan dat echt niet anders georganiseerd?</p> <p>De leefbaarheid en veiligheid in onze dorpen is erbij gebaat dat bewegwijzering naar belangrijke voorzieningen tijdig is aangepast aan nieuwe of gewijzigde situaties.</p>	13	<p>Met het thema logistiek kijken wij ook naar de fijnmazige logistiek en waar mogelijk samen met collega-overheden naar hoe we dit beter kunnen organiseren. Maar incidenten zijn minder makkelijk te regisseren. Bovendien is de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk voor haar gebied en is de politie verantwoordelijk voor handhaving bij overtredingen.</p> <p>Bewegwijzering is door de opkomst van digitale hulpmiddelen steeds minder belangrijk geworden. Wij zijn het met u eens dat bij gewijzigde situaties tijdig aanpassen belangrijk is.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D1	<p>Afgelopen voorjaar constateerde ik dat het erg druk is op het stuk N366-N374 Drentse Poort, met regelmatig vastlopers. Mijn idee was in eerste instantie om tussen De Hilde (N33) en Kluse in Duitsland een nieuwe 50-70 km weg te realiseren volgens het profiel van de Bornholmstraat in Groningen. Na een aantal e-mailuitwisselingen met de gemeenten Westerwolde en Stadskanaal heb ik het oorspronkelijke idee opgeknipt in vier deelprojecten. Het voordeel hiervan is dat ze onafhankelijk en door verschillende budgetten te financieren zijn.</p> <p>De vier deelprojecten zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het parallelle traject aan het Stadskanaal tussen Bareveld en de Drouwenermondse brug. Er ontstaan dan drie parallelle trajecten en dit traject zou dan meer gebruikt kunnen worden om te reizen tussen Bareveld en de Drouwenermondse brug. Ook kan het dienen als aanvliegroete voor de calamiteitendiensten bij de treinstations Bareveld en Stadskanaal. Ik verwacht dat de drukte zich spreidt over de drie trajecten. 2. Het rustiger maken van de stromen van vrachtverkeer rond Onstwedde door: <ul style="list-style-type: none"> • het herschikken van wegen (zowel fysiek als qua eigendomsverhouding). De N365 zou ter hoogte van het viaduct De Broeken ontsloten worden via een nieuwe afrit op de N366; • de N365 te strekken richting Vlagtwedde; • de afrit bij Alteveer te laten vervallen, zodat het autoverkeer parallel aan de N366 kan rijden (op wat dan de doorgetrokken N975 is) en bij de afslag Pekela Zuid de N366 kan opdraaien. Dat zou vooral het verkeer van de omgeving Alteveer moeten zijn. Overgebleven wegresten zijn te vatten onder de N974. <p>...</p>	5	<p>Hartelijk dank voor het meedenken. Onze visie houdt in dat wij bij mobiliteitsvraagstukken breed kijken en pas nieuwe infrastructuur aanleggen als blijkt dat alternatieven geen of onvoldoende oplossing bieden. Daarnaast zijn er in Zuidoost-Groningen op dit moment geen verkeersopstoppingen. Extra infrastructuur vinden wij daarom niet nodig. Wel zien we een uitdaging op het gebied van leefbaarheid, wegonderhoud en verkeersveiligheid. Deze uitdagingen nemen wij, voor wat betreft de provinciale infrastructuur, mee bij de uitvoering van onze ambities voor verkeersveiligheid en wegonderhoud. Ook kijken we integraal naar de opgave in dit gebied en bespreken we dit met de gemeenten in onze structurele overleggen.</p> <p>Het weggedeelte N366 tussen Pekela en Veendam is vanwege de verkeersvraag recent verdubbeld. Het overige deel van de N366 is nu ingericht als autoweg. De verkeersvraag geeft geen aanleiding om hier nieuwe verbindingen aan te brengen.</p> <p>Voor wat betreft uw specifieke voorstellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De huidige routes voor het doorgaand verkeer tussen N33 en Stadskanaal en de N34 en Stadskanaal voldoen goed. Er is vanuit provinciaal perspectief geen aanleiding om deze gemeentelijke verbinding op te waarderen. 2. De hoeveelheid verkeer op de N365 (4700 motorvoertuigen per etmaal bij Smeerling) en de N975 geeft ons geen aanleiding om nieuwe verbindingen aan te leggen. De N974 is overigens geen provinciale weg meer. 3. Een extra route naar Duitsland is, gelet op de tellingen bij de grensovergangen, niet nodig. 4. Deze weg ligt in de provincie Drenthe. Hier hebben we als provincie Groningen geen zeggenschap over.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
	<p>...</p> <p>3. Een traject wat goeddeels via bestaande wegen kan lopen vanaf de aansluiting N366 (Derde Oomsberg) via Sellingerbeetse naar Klusse. Hier kunnen onder andere de zandwinplassen, net als in Aa en Hunze, uitgroeien tot bovenregionale recreatiegebieden. Ook kan het de interactie met de 'Nederlandse kolonie' van vooral mensen uit deze streek meer kans geven om zich veilig te ontwikkelen.</p> <p>4. Een soort rondweg rondom de dorpen op het zand, die via de kopse kant van de kernen in het veen de N374 en de N34/N381 via Klijndijk met elkaar verbindt. Voor Emmen kan het in de toekomst ontwikkelmogelijkheden geven, zonder sluipverkeer te bevorderen. De uitdaging is om met respect om te gaan met de Oude en de Nieuwe Dijk in de gemeente Borger-Odoorn.</p>		
D2	<p>Het programma gaat in op het verstedelijken en 'verdorpen' van voorzieningen. Oftewel, voorzieningen dicht bij elkaar en bij voorkeur op locaties die met het OV of per fiets goed te bereiken zijn, zoals de hubs. Het is een mooi uitgangspunt, maar hoe deze opgave past binnen ons ruimtelijke beleid is niet helder. Wat betekent wonen en ondernemen voor Midden-Groningen, bijvoorbeeld voor het stadshart, de bouw van woningen en mobiliteit (de plek van de stations)?</p>	8	<p>In de Verstedelijkingstrategie van de Regio Groningen-Assen zijn deze uitgangspunten ontwikkeld, uitgewerkt en omarmd door de provincies en de gemeenten. Het is aan de gemeenten om dit te vertalen naar hun ruimtelijk beleid. In het kader van de nieuwe provinciale Omgevingsvisie wordt met de gemeenten de discussie gevoerd over in hoeverre zulke uitgangspunten ook buiten de Regio Groningen-Assen zouden moeten gelden.</p>
D3	<p><i>Opgave 4. Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren</i></p> <p>Er zijn plannen voor nieuwe bedrijventerreinen in de provincie. Is er daarbij aandacht voor de benodigde infrastructuur? Landschappelijk gezien is er ruimte voor grote bedrijven, planologisch gezien (nog) niet.</p> <p>Het potentieel van het vervoer over water is volgens het stuk onbenut. Wordt geïnventariseerd of de vaarwegen nog voldoen aan de toekomstige eisen? Zijn de bruggen bijvoorbeeld breed genoeg voor grotere schepen?</p>	8	<p>Ontwikkelingen op het gebied van economie, werkgelegenheid en mobiliteit worden op elkaar afgestemd. Het huidige gebruik van de vaarwegen en het vaarwegprofiel is bekend. Op dit moment wordt gewerkt aan een onderzoek naar de mogelijkheden van modal shift en watergebonden bedrijventerreinen. Wij streven naar bedrijvigheid op passende plekken, die op een passende manier door infrastructuur met elkaar verbonden zijn. De opgaven die hierbij naar voren komen, ook eventueel voor wat betreft (vaar)wegen, werken we in het Uitvoeringsprogramma verder uit.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D4	Het gaat vooral over fietsen en wandelen. We vragen daarnaast aandacht voor het parkeren van vrachtwagens in het dorp en de aanleg van glasvezel.	9	Over het parkeren van vrachtwagens in dorpen gaat de betreffende wegbeheerder (bijv. de gemeente). Daar waar het een provinciale weg betreft, hanteren wij onze verordeningen. De aanleg van glasvezel/snel internet in de gemeente Westerkwartier verzorgen commerciële partijen en Rodin Broadband Groningen. Rodin maakt hiervoor gebruik van een subsidie van de provincie, bedoeld voor het ontsluiten van de zogeheten witte adressen. Rodin publiceert haar planning op de website www.SnellInternetGroningen.nl .
D5	Graag aandacht voor goede en veilige fietsroutes. Het is immers belangrijk om autoverkeer terug te dringen. De wegen rond onze dorpen zijn smal; soms is er een losliggend fietspad (smal, tweerichtingsverkeer), soms ook niet. Met de toename van het fietsverkeer, vaak elektrisch, is er behoefte aan veiligere, bredere fietspaden.	9	Het fietsnetwerk is een verantwoordelijkheid van de provincie en de gemeenten samen. De provincie ondersteunt de gemeenten door onder andere de inzet van de fietsmakelaar. Ook zetten we ons in om samen met de gemeenten het basisfietsnetwerk (zie pagina 72 in het Programma) op orde te brengen. Daar valt ook een aantal ontsluitingswegen rondom Oldekerk-Niekerk-Faan onder.
D6	Het belangrijkste fietsknelpunt op dit moment is de fietsroute tussen Niekerk/Oldekerk en Leek. Die route loopt via de Mensumaweg en wordt o.a. gebruikt door scholieren uit Leek die naar het AOC Terra in Oldekerk en vanuit Niekerk/Oldekerk naar Leek (Lindenburg) fietsen. De Mensumaweg is een smalle, onverlichte weg zonder losliggend fietspad. De weg is voor automobilisten dé toegangsweg naar de A7 richting Groningen en wordt behalve door fietsers en automobilisten ook gebruikt door trekkers. Dat levert geregeld gevaarlijke situaties op. Een grote wens is dan ook: veilig fietsen naar en vanaf Leek.	9	De fietsroute via de Mensumaweg is vooral de verantwoordelijkheid van de gemeente Westerkwartier. De provincie ondersteunt gemeenten door onder andere de inzet van de fietsmakelaar. Wij agenderen dit knelpunt binnen die samenwerking. Bij het vergroten van de verkeersveiligheid hebben schoolroutes prioriteit. Bij het thema verkeersveiligheid leest u dat we daarvoor in 2023 een agenda opgesteld willen hebben. Ook landbouwverkeer heeft daarbij onze aandacht.
D7	Een andere fietsroute die niet veilig is, is die naar Grijpskerk (waar o.a. scholieren van gebruikmaken die in Grijpskerk op school zitten). Veel fietsverkeer gaat via de Zandumerweg (een smal fietspad, waar fietsers auto's en trekkers tegenkomen) en vervolgens rechtsaf naar de Woldweg. Daarbij moet de Woldweg (N388) worden overgestoken. Daar wordt hard gereden en dat zorgt voor gevaarlijke situaties. Graag aandacht hiervoor.	9	De provincie Groningen pakt actief onveilige fietsoversteken op provinciale wegen aan. Deze vallen in een uitgebreid pakket van verbetering van de fietsinfrastructuur door de hele provincie. Hierbij worden afwegingen gemaakt ten aanzien van onder andere veiligheid en haalbaarheid. Op dit moment is nog niet precies te zeggen wat dit betekent voor de oversteek Woldweg N388.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D8	Door onze dorpen loopt de N980. Over deze weg rijden, behalve auto's en trekkers, veel fietsers. Afwisselend moeten zij op een smalle, rode fietsstrook en op een losliggend fietspad fietsen. Op een aantal punten (o.a. ter hoogte van de Mensumaweg) is er zowel een rode fietsstrook als een losliggend fietspad. Behalve verwarrend is dit op een aantal punten ook gevaarlijk. Fietsend vanaf Oldekerk richting Leek moeten fietsers eerst oversteken naar het losliggende fietspad aan de linkerkant van de weg en kort daarna weer oversteken om rechtsaf naar Leek te gaan. Ook voor fietsers die rechtdoor fietsen, is de situatie gevaarlijk. Zij blijven een tijdje links fietsen en moeten ter hoogte van de Zuiderkluft weer naar rechts.	9	Dank voor deze reactie. Deze verbinding is onderdeel van het basisfietsnetwerk. We nemen uw reactie mee bij het verder verbeteren van het fietsnetwerk.
D9	Fietsers van en naar Zuidhorn fietsen via de N980, Millingaweg en het Niekerkerdiep. Het zou veiliger en mooier zijn om het fietspad langs het Niekerkerdiep door te trekken tot aan Oosterzand/de Zandumerweg.	9	Deze verbinding is onderdeel van het basisfietsnetwerk. We nemen uw reactie mee bij het verder verbeteren van het fietsnetwerk.
D10	Wij pleiten voor fietsverbindingen en zijn tegen de aansluiting van de Friese straatweg (N355) op de A7.	12	De genoemde verbinding is onderdeel van de opgave om de verbinding tussen het Westerkwartier en de A7/Stad te verbeteren. Wij nemen kennis van uw standpunt hierin. De provincie Groningen en de gemeente Westerkwartier werken momenteel samen aan een project om de fietsverbinding tussen Leek en Zuidhorn te verbeteren.
D11	Onlangs hebben wij als bewoners voor onze eigen leefomgeving een landschapsplan opgesteld, met daarin onze blik op de toekomst. Dat gaat vooral over ruimtelijke kwaliteit, maar ook over mobiliteit. Het provinciale programma 'Wat Groningen beweegt' spreekt ons aan! Duurzaamheid, bereikbaarheid en inclusiviteit, dat is wat ook past bij onze dorpsgemeenschap.	12	Bedankt voor uw reactie.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D12	In het programma spreken de 'doorfietsroutes' ons aan. Wij zien kansen voor een doorfietsroute van Zuidhorn, via ons dorp Den Horn, naar de stad Groningen. Bij de spoorverdubbeling die onlangs is uitgevoerd, is een breed werkpad aangelegd dat naar onze mening geschikt te maken is voor een fietsverbinding.	12	De provincie voelt zich verantwoordelijk voor het basisfietsnetwerk, waarmee we zorgen voor veilige fietsverbindingen tussen alle plaatsen in onze provincie met meer dan duizend inwoners. Den Horn valt daar helaas niet onder. Het aanleggen van een fietsverbinding tussen Zuidhorn-Den Horn-Groningen is een verantwoordelijkheid van de gemeenten Westerkwartier en Groningen. De provincie ondersteunt de gemeenten door onder andere inzet van de fietsmakelaar en het verstrekken van subsidies. Wij nemen uw idee en wens mee bij gesprekken met deze gemeenten.
D13	We zien kansen voor een fietsverbinding van Zuidhorn naar Leek, via het fietspad van de Zuiderweg naar Den Horn. Dit is 'af te takken' richting Hoendiep-Oostwold.	12	De provincie Groningen en de gemeente Westerkwartier werken momenteel samen aan een project om de fietsverbinding tussen Leek en Zuidhorn te verbeteren. De provincie heeft hiervoor budget beschikbaar gesteld op 2 november 2021 vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets. In 2022 worden de verschillende routes bestudeerd en besproken met de omwonenden. Uw voorstel voor deze route met een aftakking richting Hoendiep-Oostwold nemen wij mee in de uitwerking van de verschillende route-opties. U bent van harte uitgenodigd om meer in detail mee te denken over deze fietsroute.
D14	Fietsverbindingen bieden ook extra mogelijkheden om te wandelen. Daarnaast zien wij ook kansen voor stevelpaden: wandelroutes waar je laarzen voor moet aantrekken.	12	In ons programma hebben wij de ambitie opgenomen om de komende jaren samen met alle verantwoordelijke wegbeheerders een wandelagenda op te zetten. Als onderdeel daarvan willen we het wandelknooppuntennetwerk uitbreiden. Daarbij draagt iedere wegbeheerder zijn of haar eigen verantwoordelijkheid. We bespreken uw vraag met uw gemeente.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D15	Den Horn ligt aan het spoor tussen Groningen en Leeuwarden. Een stopplaats bij ons dorp zou het gebruik van auto's beperken en de inclusiviteit en bereikbaarheid vergroten.	12	Wij begrijpen uw voorstel. Het is ook een afweging van baten en kosten. De kosten van het aanleggen van een nieuw station zijn hoog. Daarnaast moeten aanpassingen aan het spoor (bijvoorbeeld extra verdubbelingen) plaatsvinden om een stop mogelijk te maken. Naast de hoge kosten kijken we ook naar de inpassing in het netwerk, aansluitingen, hoeveel reizigers profijt zouden hebben van het station en hoeveel reizigers daar juist extra reistijd van ondervinden. Voor nieuw aan te leggen stations houden wij daarom een ondergrens van minimaal duizend (verwachte) nieuwe instappers op een gemiddelde werkdag aan. Een station in Den Horn levert naar onze verwachting geen duizend nieuwe instappers op een gemiddelde werkdag op.
D16	Inwoners van Nieuw Scheemda en 't Waar wonen op relatief korte afstand van de A7, de N33 en het Ommelander Ziekenhuis Groningen. Toch zijn onze dorpen niet duurzaam en veilig verbonden met basale voorzieningen, zoals scholen, het ziekenhuis, carpoolplaatsen of hubs. In de afgelopen decennia zijn er nauwelijks investeringen geweest in 'publieke en actieve mobiliteit' in en rond onze dorpen.	13	Het gaat hier om gemeentelijke wegen waar we als provincie geen zeggenschap over hebben. Ook de fietspaden zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente. De provincie ondersteunt gemeenten op het gebied van fietsbeleid in de vorm van een fietsmakelaar. Wij nemen uw reactie mee bij de gesprekken met de gemeente.
D17	Het fietspad tussen 't Waar en Scheemda, langs het Termunterzijldiep, is de enige vrijliggende fietsverbinding naar winkels, basisscholen en de hub in Scheemda. Het fietspad is onderdeel van de internationale Eems-Dollard-fietsroute en verkeert zeker al zo'n tien jaar in slechte staat (foto 1). Wij vinden dat deze fietsverbinding een ombouw tot een doorfietsroute naar de hub verdient, mede vanwege de maatschappelijke belangen. Onder dit laatste vallen bijvoorbeeld actieve en duurzame mobiliteit, gezondheid, veiligheid en sociale en recreatieve ontwikkeling van Oldambt. En niet te vergeten: bereikbaarheid van het Ommelander Ziekenhuis Groningen voor bezoekers en personeel uit nabijgelegen dorpen, zoals Wagenborgen en Nieuwolda. Dit fietspad moet naar onze mening topprioriteit krijgen bij de herverdeling van budgetten voor de westelijke plattelandsregio van Oldambt.	13	Deze fietsverbinding is onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk. Onze ambitie is om de kwaliteit van het fietsknooppuntennetwerk te verhogen. Dat vraagt een gezamenlijke inspanning van de provincie en gemeenten. Gemeente Oldambt is eigenaar van deze fietsverbinding en verantwoordelijk voor de kwaliteit daarvan. De provincie ondersteunt de gemeenten bij fietsbeleid met behulp van de fietsmakelaar. De fietsmakelaar neemt deze concrete situatie mee in het gesprek met de gemeente Oldambt.
D18	De westelijke toegangspoort tot de parkeerplaats van het Ommelander Ziekenhuis Groningen is niet toegankelijk voor fietsers, waardoor zij 1,4 km moeten omrijden naar de hoofdingang.	13	Het gaat hier om gemeentelijke infrastructuur waar we als provincie geen zeggenschap over hebben.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D19	Fietsers (onder wie scholieren) rijden buiten de bebouwde kom nog veel op wegen met gemengd verkeer (50-60 km/u).	13	Fietsers geven we binnen ons verkeerseducatieprogramma extra aandacht. Dit geldt vooral voor de kwetsbare doelgroepen onder hen, zoals scholieren. De maatregelen die wij hiervoor treffen, vindt u in het Uitvoeringsprogramma. Zie ook de reactie bij B4.
D20	Bushaltes en hubs zijn niet bereikbaar via veilige fiets- en wandelpaden.	13	<p>Bij het optimaliseren van het fietsnetwerk hebben we ook aandacht voor de fiets- en loopverbindingen naar bushaltes en hubs.</p> <p>In ons Uitvoeringsprogramma hebben wij de ambitie opgenomen om de komende jaren een wandelagenda op te zetten. Dit doen we samen met alle verantwoordelijke wegbeheerders.</p>
D21	Wij maken graag gebruik van deze gelegenheid om een overlegtafel voor te stellen, voor het onderzoeken van een doorfietsroute (via het OZG/carpool-P&R) van Wagenborgen-Nieuwolda-'t Waar naar de hub bij Scheemda. De belangrijkste argumenten daarvoor vindt u ook in deze reactie.	13	De fietsverbinding Wagenborgen-Nieuwolda-Scheemda is onderdeel van het basisfietsnetwerk in onze provincie. Het verbeteren van dit netwerk is een verantwoordelijkheid van gemeenten en de provincie samen. Daarvoor worden momenteel al de eerste projecten opgezet. We bouwen voort op de goed lopende samenwerkingen en overlegtafels die al bestaan. Daarbij zullen we ook uw voorstel betrekken en beoordelen.
D22	<p>Een uitgangspunt van uw beleid is om pas nieuwe infra aan te leggen als blijkt dat (slimme, innovatieve en groene) alternatieven geen oplossingen bieden. Maar in een aantal gevallen ontkom je niet aan nieuwe of aangepaste infra.</p> <p>Dit is terug te leiden naar onze wens om te werken aan de bereikbaarheid van bepaalde gebieden in onze gemeente. De genoemde infra is opgenomen in de recent vastgestelde Verkeersvisie van de gemeente Westerkwartier.</p>	14	Met ons Programma Mobiliteit werken wij aan een bereikbare provincie. Waar infrastructuur daarvoor een oplossing kan zijn, kijken we nadrukkelijk eerst of andere (slimme, goedkopere) oplossingen ook het gewenste effect kunnen hebben.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D23	<p>Om de dichtgeslibde N355 beter te laten doorstromen, het OV volgens dienstregeling te laten rijden en in te kunnen spelen op de bouwopgave vanuit de regionale Verstedelijkingsstrategie, is het nodig om ook fase 2 en 3 aan te leggen. Dit is van Slaperstil tot aan de afslag Het Noorderlicht. Wij verzoeken u hiermee rekening te houden in het nog door u op te stellen uitvoeringsprogramma. Het afmaken van de parallelstructuur tussen Groningen en Zuidhorn is essentieel voor zowel de auto als het OV.</p>	14	<p>Deze opgave is opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma. Het gaat hierbij om een bredere analyse van de problematiek en verschillende mogelijke oplossingen.</p>
D24	<p>Ook de N388 maakt deel uit van het regionale kernnetwerk. De route geeft problemen qua doorstroming en verkeersveiligheid. De brug bij Gaarkeuken gaat gemiddeld 32 keer per dag open met een gemiddelde openingstijd van 6 minuten. Door opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl neemt het aantal brugopeningen alleen maar toe. Hierdoor stopt de verkeersdoorstroming op de N388 flink. Ook door de mix van doorgaand verkeer, landbouwverkeer en vele erfaansluitingen (zie ook de conclusies van de provinciale Notitie studie landbouwverkeer), vooral ter hoogte van de N980 en rondom de Gaarkeukenbrug, ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties.</p> <p>Verder is de N388 niet ingericht volgens snelheidsvoorschriften. Dit komt de duidelijkheid voor het verkeer niet ten goede. Wij vragen om een revisie van de N388 door die op te nemen in de Mobiliteitsvisie.</p>	14	<p>Veel provinciale wegen uit het kernnetwerk voldoen nog niet overal aan de (landelijke) richtlijnen. Wij wegen het gehele wegennet hierbij af. We willen daarbij komen tot een strategie voor de aanpak van deze afwijkingen. Voor de noord-zuid verbinding zijn we voornemens om een verkenning uit te voeren; de N388 maakt daar onderdeel van uit.</p>
D25	<p>Een goede noord-zuidverbinding aan de oostkant van onze gemeente ontbreekt. De N355 en (de dorpen aan) de N980 zijn te ontlasten met een nieuwe verbinding tussen de N355 en de A7. Hier zouden de Suikerfabriek, het verkeer vanaf de westelijke ring en de ontsluiting van Hoogkerk dankbaar gebruik van maken. Dit komt ten goede aan de beoogde zorgeloze mobiliteit. Wij zijn verheugd dat u deze ontbrekende schakel als opgave heeft opgenomen in uw Mobiliteitsvisie.</p>	14	<p>Deze opgave is opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma. Het gaat hierbij om een bredere analyse van de problematiek en verschillende mogelijke oplossingen.</p> <p>Veel provinciale wegen uit het kernnetwerk voldoen nog niet overal aan de (landelijke) richtlijnen. Wij wegen het gehele wegennet hierbij af. We willen daarbij komen tot een strategie voor de aanpak van deze afwijkingen. Voor de noord-zuid verbinding zijn we voornemens om een verkenning uit te voeren; de N388 maakt daar onderdeel van uit.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D26	<p>Een rechtstreekse provinciale verbinding tussen de N979 en de A7 ontbreekt. Daarmee ontbreekt ook een goede ontsluiting. Gelet op de woningbouwopgave vanuit de regionale Verstedelijkingsvisie verwachten wij dat de N372 en de N979 verder vollopen, met als gevolg problemen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De huidige situatie geeft reden tot zorg. De bebouwing in de wijk Oost-Indië in Leek en Zevenhuizen versterkt dat. De huidige structuur wordt steeds zwaarder belast.</p> <p>Wij vragen u om met ons te onderzoeken hoe de verkeersafwikkeling vanaf Zevenhuizen/Oost-Indië en het industriepark Leeksterveld van en naar de A7 te verbeteren is. We verzoeken u om deze opgave mee te nemen in de Mobiliteitsvisie.</p>	14	<p>Wij begrijpen uw zorgen ten aanzien van de genoemde verkeersafwikkeling. In de afgelopen jaren hebben wij flink geïnvesteerd in de bestaande verbinding Leek-A7. Ook in de toekomst blijven wij hierover in gesprek met betrokken partijen. Dat laat onverlet dat het onderzoeken van een nieuwe verbinding tussen de N979 en de A7 naar onze mening primair een taak is van de gemeente.</p>
D27	<p>Met de Mobiliteitsvisie laat u weten flink te willen investeren in het fietsnetwerk van de provincie. We zijn blij met uw aandacht voor de fietsforens en de fietsrecreant. Als gemeente willen wij, net als u, zowel het hoofd- als het basisfietsnetwerk verder verbeteren. Deze ambitie hebben wij in onze op 1 december 2021 vastgestelde Verkeersvisie Westerkwartier opgenomen. We zijn daarom verheugd dat uit de Voorverkenning Fietsnetwerk de aanleg van een fietsverbinding tussen Zuidhorn en Leek als prioriteit naar voren is gekomen.</p>	14	<p>Dank voor de steun voor het fietsbeleid. Wij willen ook graag dat uw inwoners veiliger kunnen fietsen tussen Zuidhorn en Leek. We zijn blij dat we dit project samen oppakken.</p>
D28	<p>In 2022 komt er een nieuwe uitvraag voor fietsprojecten op basis van de DUWV 2022. Wij zijn van plan om subsidieaanvragen bij u in te dienen voor de fietsverbindingen Lindsterlaan-IKC in Marum en Saaksum-Garnwerd en Provincialeweg-Hoflaan in Opende. Wij willen u vragen om hier van tevoren rekening mee te houden.</p>	14	<p>Wij hebben uw subsidieaanvragen voor beide projecten in goede orde ontvangen. Inmiddels heeft besluitvorming hierover plaatsgevonden. De subsidie voor de fietsverbinding in Marum is verleend en de subsidie voor de fietsverbinding in Opende is afgewezen.</p>
D29	<p>Wij zien graag dat een pilot plaatsvindt waarmee de gemeente Oldambt een herindeling van het wegprofiel onderzoekt van een bochtige, historische dijkweg met lintbebouwing op een 50 à 60 km/u-traject (bijv. Finsterwolde-Ganzedijk-Hongerige Wolf of Scheemderzwaag-Nieuw Scheemda-'t Waar-N362 of N362-Nieuwolda-Nieuwolda Oost tot het fietsknooppunt). Dit ten gunste van fietsers. CROW/Fietsberaad kan ondersteunen met voorbeeldprojecten.</p>	17	<p>Het gaat hier om gemeentelijke infrastructuur waar we als provincie geen zeggenschap over hebben.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D30	Wij zien graag dat het concept 'doorfietsroutes' uitgebreid wordt naar Oost-Groningen. Bijvoorbeeld met noord-zuidfietsverbindingen vanuit omliggende dorpen en voorzieningen naar de hub bij Scheemda en de hub bij Winschoten. Of naar aan te leggen hubs langs de A7/N33, waar elektrisch snelbusvervoer rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in Assen of Groningen kan rijden.	17	De provincie Groningen heeft een basisfietsnetwerk vastgesteld, met verschillende typen verbindingen. In Oldambt zijn twee regionale hoofdfietsroutes benoemd, waar we de fietser meer ruimte en comfort geven. De verbinding Scheemda-Winschoten is daar één van. Bij het aanbrengen van nieuwe fietsverbindingen en het verbeteren van het fietsnetwerk hebben we ook aandacht voor de koppeling met het OV.
D31	Wij willen u wijzen op het belang van een veilig fietspad (vooral voor kinderen) tussen Garnwerd en Feerwerd. De drukke weg tussen deze dorpen, die veel gemeenschappelijke voorzieningen hebben, is smal en kronkelig.	18	De fietsverbinding tussen Feerwerd en Garnwerd is onderdeel van het basisfietsnetwerk in de provincie. De provincie Groningen voelt zich verantwoordelijk voor dat netwerk, ook wanneer het om een weg gaat die geen eigendom is van de provincie. De provincie ondersteunt de gemeenten met subsidie. Wij weten dat een veilige fietsverbinding tussen deze dorpen een prioriteit is van de gemeente Westerkwartier. Helaas was er op korte termijn niet genoeg budget hiervoor. De inzet vanuit beide gemeenten voor deze fietsverbinding blijft zeker bestaan.
D32	Nieuwe spoorlijn Dalen-Hoogeveen en Hoogeveen-Kampen Zuid: Aanleg van een nieuwe intercityspoorlijn (140 à 160 km/u) van Dalen naar Hoogeveen en verder naar Kampen Zuid, Leeuwarden en Groningen. In Kampen Zuid sluit de nieuwe lijn aan op de bestaande Hanzelijn (200 km/u).	21	In de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden hebben wij er samen met onze partners voor gekozen om prioriteit te geven aan de Lelylijn (Groningen-Drachten-Heerenveen-Lelystad-Amsterdam), de Nedersaksenlijn en verbeteringen aan het bestaande spoor.
D33	Spoor tussen Leeuwarden/Groningen en Zwolle: Het bestaande spoor versnellen tot 200 km/u. Hiervoor moeten de sporen verder uit elkaar worden gelegd. Ook alle huidige 55 overwegen ongelijkvloers (met tunnels of viaducten) maken.	21	In de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden hebben wij er samen met onze partners voor gekozen om prioriteit te geven aan de Lelylijn (Groningen-Drachten-Heerenveen-Lelystad-Amsterdam), de Nedersaksenlijn en verbeteringen aan het bestaande spoor. Daarnaast hebben we de ambitie om de frequentie van de intercity van en naar Groningen in de komende tien jaar te verdubbelen: van twee naar vier keer per uur.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D34	<p>Spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden helemaal dubbelspoors maken en elektrificeren.</p> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • enkelspoorse brug bij Noordhorn vervangen door dubbelspoorse brug • enkelspoorse brug hergebruiken voor nieuw spoor tussen Zernike en Sauwerd 	21	<p>Voor het verduurzamen van de treinen in Groningen kiezen wij voor een goedkopere en flexibelere oplossing dan het aanbrengen van bovenleiding. Daarnaast leggen we alleen spoorse infrastructuur aan waar het nodig is voor de gewenste dienstregeling. Recent hebben we een tweede sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen toegevoegd aan de dienstregeling, waardoor er nu vier treinen per uur per richting tussen Groningen en Leeuwarden rijden.</p>
D35	<p>Nieuw spoor 'Rondje Zernike' Aanleg van een nieuw enkelspoor naast de nieuwe ruime westelijke ringweg. Hiermee ontstaat een rondje hoofdstation-Hoogkerk-Zernike-hoofdstation.</p>	21	<p>De afgelopen 2 jaar hebben wij een aantal onderzoeken gedaan naar het verbeteren van de publieke mobiliteit naar Zernike. Mede naar aanleiding van deze onderzoeken kwamen wij tot de conclusie dat het verstandig is om in eerste instantie in te zetten op HOV-oplossingen beginnend bij de bestaande buslijnen met het perspectief dat er doorontwikkeld kan worden.</p>
D36	<p>Spoor Zuidbroek-Winschoten: het bestaande spoor verdubbelen.</p>	21	<p>Wij kiezen ervoor om alleen spoorse infrastructuur aan te laten leggen waar het nodig is voor de gewenste dienstregeling. Sinds 2020 rijdt tussen Winschoten en Groningen een sneltrein. Dit verkort de reistijd naar Oost-Groningen met 7 minuten in vergelijking met de bestaande stoptrein.</p>
D37	<p>Spoor Groningen-Leer-Oldenburg: geen nieuwe Friesenbrücke, maar een tweesporige spoortunnel onder de Eems.</p>	21	<p>In Duitsland is ervoor gekozen om weer een spoorbrug te (her)bouwen.</p>
D38	<p>Spoor Veendam-Eemshaven: nieuw enkel vrachtspoor vanaf Veendam langs de N33 Midden/Noord naar de Eemshaven.</p>	21	<p>Dank voor uw suggestie. Ook het spoor betrekken wij bij het uitwerken van het logistieke netwerk in de vorm van een kaart met verbindingen, knooppunten, hubs en logistieke stromen. In samenspraak met ondernemers, overheden en logistieke partners werken we gericht toe naar een zo efficiënt en effectief mogelijk logistiek netwerk.</p>
D39	<p>Spoor Almelo-Mariënberg: het bestaande spoor verdubbelen en elektrificeren.</p>	21	<p>Dit traject is onderdeel van de Nedersaksenlijn die wij samen met onze partneroverheden hebben opgenomen in de Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden. Ook komt de lijn terug als ambitie in ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
D40	Spoor Gramsbergen-Coevorden-Dalen: het bestaande spoor (10 km) verdubbelen en elektrificeren.	21	Dank voor uw suggestie. Dit traject valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D41	N33 Zuidbroek-Eemshaven: Verdubbelen van de rijbanen; de brug over het Eemskanaal bij Appingedam vervangen door een aquaduct. In de huidige plannen is er sprake van drie deelprojecten: 1. Zuidbroek-aquaduct 2. Aquaduct bij Appingedam 3. Appingedam-Eemshaven Voor deelproject 1 is er een alternatief tracé waarmee ca. 40 miljoen euro te besparen is.	21	Dank voor uw suggestie. We willen dit betrekken bij de verkenning naar de havengebonden bedrijventerreinen rondom de stad Groningen en de A7/N33-zone en de bereikbaarheid daarvan.
D42	N34 Gieten: fly-over over de rotonde en N33; plaatsing van geluidsschermen; N34 4 km lang verdubbelen naar 2x2 rijbanen.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D43	N386 Kruispunt Tynaarlo/Zuidlaren: N34 tot A28 verdubbelen naar 2x2 rijbanen.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D44	A28: De Punt naar Groningen tot A28 verdubbelen naar 2x3 rijbanen; nieuw ruimer spoorviaduct vanwege het versnellen van het spoor Groningen-Zwolle (200 km/u).	21	Dank voor uw suggestie. Wij denken dat we met andere maatregelen dan nieuwe infrastructuur ook onze opgaven en doelen kunnen bereiken.
D45	N366 Nieuwe Pekela-Alteveer-Stadskanaal-Musselkanaal-Ter Apel: verdubbelen naar 2x2 rijbanen; breder viaduct over Pekel A.	21	De N366 tussen Pekela en Ter Apel hebben wij de afgelopen jaren omgebouwd tot ongelijkvloerse autoweg. De verkeerssituatie geeft geen aanleiding tot verdubbeling van dit traject.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D46	N381 Emmen-Drachten (Frieslandroute): Emmen-Beilen- Oosterwolde verdubbelen (het tracé in Friesland is al verdubbeld).	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D47	N391 Ter Apel-Emmen: capaciteit van de bestaande weg vergroten (rijbanen verdubbelen).	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D48	Aanleg nieuwe noordelijke ringweg bij Emmen, deels verdiept met 250 m deksel, aansluiten op de N34; N34-Frieslandroute: 2 km zuidwaarts verdubbelen naar 2x2 rijbanen.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D49	N50 Hattemerbroek-Emmeloord: helemaal verdubbelen naar 2x2 rijbanen (dat heeft het nu deels). Op deze weg zitten twee bruggen: over de IJssel en over het Zwarte Meer. Een optie is om de bruggen te vervangen door aquaducten (600 miljoen euro).	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D50	Stad Groningen: kruising Griffeweg/Sontweg in Europaweg; kruispunt ongelijkvloers maken, Europaweg omhoog.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier gemeentelijke infrastructuur. Het is aan de gemeente Groningen om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de gemeentelijke mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D51	Kruising Europaweg-Damsterdiep: kruispunt met viaduct ongelijkvloers maken.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier gemeentelijke infrastructuur. Het is aan de gemeente Groningen om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de gemeentelijke mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D52	A28 Assen – De Punt – Julianaplein Groningen Verbreden tot 2x3 rijbanen	21	Dank voor uw suggestie. Wij denken dat we met andere maatregelen dan nieuwe infrastructuur ook onze opgaven en doelen kunnen bereiken.

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
D53	A28 Meppel-Hoogeveen: verbreden tot 2x3 rijbanen.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier infrastructuur van de provincie Drenthe. Het is aan de provincie Drenthe om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de provinciale mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D54	N35 Zwolle-Wierden: 35 km verdubbelen naar 2x2 rijbanen.	21	Het traject dat u noemt, valt niet onder onze provinciale verantwoordelijkheid. Wij kunnen hier daarom geen uitspraak over doen.
D55	A7-N7: ruime westelijke ringweg om de stad Groningen. Nieuwe ringweg vanaf de A7, westelijk om de stad, met een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal, aansluiten op de Eemshavenweg en de Oostelijke ringweg.	21	Dank voor uw suggestie. Eerder hebben wij hier onderzoek naar gedaan. Een ringweg met een ruimere boog rondom de westkant van de stad is toen afgefallen. Zie ook onze reactie bij D55.
D56	A7/N7/N28: Ring Zuid. Behoud van diverse afritten in de stad Groningen (in combinatie met de ruime westelijke ringweg).	21	Dank voor uw suggestie. Inmiddels wordt de Ring Zuid verbouwd. Wij zien geen aanleiding om deze plannen aan te passen.
D57	A7: Kruising Ring Zuid en Noord-Willemskanaal; A7 via aquaduct/tunnel onder Noord-Willemskanaal en Julianaplein door. In de bochten Assen-Drachten en Drachten-Assen een klapbrug plaatsen.	21	Dank voor uw suggestie. Inmiddels wordt de Ring Zuid verbouwd. Wij zien geen aanleiding om deze plannen aan te passen.
D58	A28: Kruising Noord-Willemskanaal-A28. Twee bruggen of een aquaduct (20 miljoen euro); evt. hergebruik van bruggen uit de stad.	21	Dank voor uw suggestie. Inmiddels wordt de Ring Zuid verbouwd. Wij zien geen aanleiding om deze plannen aan te passen.
D59	N7: Kruising Ring Zuid/Osloweg-Winschoterdiep. Lage en hoge brug vervangen door een aquaduct.	21	Dank voor uw suggestie. Inmiddels wordt de Ring Zuid verbouwd. Wij zien geen aanleiding om deze plannen aan te passen.
D60	Gideonbrug: brug in de oude ringweg vervangen door een aquaduct.	21	Dank voor uw suggestie. Het betreft hier gemeentelijke infrastructuur. Het is aan de gemeente om te bepalen in hoeverre hier sprake is van een knelpunt en wat binnen de kaders van de gemeentelijke mobiliteitsvisie eventueel een passende oplossing is.
D61	Kruising Oostelijke Ring-Eemskanaal (afrit Delfzijl): brug vervangen door een aquaduct.	21	Dank voor uw suggestie. Het Eemskanaal is onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Over de aanpak van het Eemskanaal zijn in het kader van de opwaardering van de hoofdvaarweg nog geen afspraken met het Rijk gemaakt. Dit is onderdeel van de gezamenlijke ontwikkelagenda met het Rijk.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D62	Eemskanaal: alle vijf huidige bruggen vervangen door twee aquaducten (N33 en N46) en drie draaibruggen met een draaipunt in de dijk (buiten de vaarroute).	21	Dank voor uw suggestie. Het Eemskanaal is onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Over de aanpak van het Eemskanaal zijn in het kader van de opwaardering van de hoofdvaarweg nog geen afspraken met het Rijk gemaakt. Dit is onderdeel van de gezamenlijke ontwikkelagenda met het Rijk.
D63	Zeesluis Delfzijl vernieuwen en verbreden (+ 15 meter).	21	Dank voor uw suggestie. Wij onderzoeken de bereikbaarheid van de Groninger zeehavens. Waar nodig nemen we uw suggesties mee tijdens de gesprekken met de diverse (vaar)wegbeheerders.
D64	Winschoterdiep: alle vijf klapbruggen vervangen door draaibruggen met een draaipunt in de dijk.	21	Het is onze ambitie dat het kernvaarwegennet voldoet aan de passende kwaliteitseisen. 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. Wij onderzoeken nog hoe wij om willen gaan met het A.G. Wildervanckkanaal, het Aduarderdiep en het overige deel van het Winschoterdiep. Daarnaast spelen we in op de bijdrage die vaarwegen kunnen leveren aan andere relevante maatschappelijke opgaven. Een voorbeeld is de natuurontwikkeling rondom het Aduarderdiep.
D65	Waar nodig het kanaal verdiepen/uitbaggeren.	21	Het is onze ambitie dat het kernvaarwegennet voldoet aan de passende kwaliteitseisen. 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. Wij onderzoeken nog hoe wij om willen gaan met het A.G. Wildervanckkanaal, het Aduarderdiep en het overige deel van het Winschoterdiep. Daarnaast spelen we in op de bijdrage die vaarwegen kunnen leveren aan andere relevante maatschappelijke opgaven. Een voorbeeld is de natuurontwikkeling rondom het Aduarderdiep.
D66	Werkhaven/droogdok van Eemshaven: aanleg van een insteekhaven met sluisdeuren; 50 m breed, 500 m lang en minstens 10,5 m diep.	21	Dank voor uw suggestie. Wij onderzoeken de bereikbaarheid van de Groninger zeehavens. Waar nodig nemen we uw suggesties mee tijdens de gesprekken met de diverse (vaar)wegbeheerders.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
D67	Aduarderdiep: uitbaggeren vanaf Van Starckenborghkanaal tot suikerfabriek Hoogkerk; twee bruggen verhogen.	21	Het is onze ambitie dat het kernvaarwegennet voldoet aan de passende kwaliteitseisen. 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. Wij onderzoeken nog hoe wij om willen gaan met het A.G. Wildervanckkanaal, het Aduarderdiep en het overige deel van het Winschoterdiep. Daarnaast spelen we in op de bijdrage die vaarwegen kunnen leveren aan andere relevante maatschappelijke opgaven. Een voorbeeld is de natuurontwikkeling rondom het Aduarderdiep.
D68	Luchthaven Eelde: geschikt maken voor vrachtluchten; aanleg vrachtplatform; vrachthal; verlengen landingsbaan met 500 m tot 3.000 m.	21	We willen bereiken dat de logistiek in onze provincie verduurzaamt, terwijl het economisch functioneren wordt versterkt. Daarvoor brengen we de logistieke stromen in beeld, zodat we kunnen sturen op efficiëntere en duurzamere goederenstromen. Luchtvaart is daarin één van de modaliteiten. Samen met ondernemers, overheden en logistieke partners analyseren en benoemen we knelpunten en zoeken we naar slimme oplossingen. Zoals in het Programma Mobiliteit is aangegeven, zien wij aanleg van nieuwe infrastructuur daarin als laatste optie.
D69	<p>Sinds de opening van het nabijgelegen Ommelander Ziekenhuis in 2018 rijden zoekende 'foutrijders', ondersteund door navigatiesystemen, dagelijks onnodig door onze woonstraten. De gemeente stuurden wij onlangs al een voorstel voor het herzien van de bewegwijzering. Ook de provincie en het Rijk kunnen bijdragen aan betere bewegwijzering naar het ziekenhuis. Dit geldt ook voor andere infrastructuur (zie de voorbeelden).</p> <p>Historische (dijk)wegen zijn van oudsher belangrijke verbindingen tussen dorpen op het platteland. Zo ook tussen 't Waar en Nieuw Scheemda en tussen 't Waar en Nieuwolda. Letterlijk ál het verkeer gaat over deze wegen.</p>	13	<p>De gemeente en het Ommelander Ziekenhuis hebben het bewegwijzeringsplan voor het ziekenhuis gemaakt. Wij hebben ons hieraan aangepast.</p> <p>De voorbeelden die u noemt, gaan over de gemeentelijke infrastructuur. Daar hebben we als provincie geen zeggenschap over.</p> <p>Wij nemen uw reactie over de infrastructuur en bewegwijzering mee tijdens gesprekken met de gemeente.</p>

REACTIES

THEMA: SLIMME EN GROENE MOBILITEIT

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
E1	Wij zien steeds meer dat bij de samenwerking met Hive.Mobility behoefte is aan toegepast onderzoek van automatisering van vervoer in de leefomgeving. Vooral met betrekking tot leefbaarheid en verkeersveiligheid. Voor de overstap van 50 naar 30 km/u hebben de werking en toepassing van snelheidsbeperkende oplossingen, zoals de Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) waarbij de auto zich aan de wettelijke snelheid houdt, onze interesse. Wij zien goede kansen om hierin samen verder op te trekken.	7	Ja, die behoefte zien wij ook. Vandaar dat wij met de Rijksuniversiteit Groningen en Hanzehogeschool in gesprek zijn over de invulling van het fieldlab voor autonoom vervoer op de weg. ISA is zeker een ontwikkeling die we daarbij kunnen betrekken.
E2	Er wordt veel gesproken over innovaties, samen met bijvoorbeeld Hive. mobility. De omgeving van onze gemeente is voor sommige innovaties wat beperkt (landelijk, veel dorpen). Wij zijn benieuwd welke innovaties in het landelijk gebied/ommand worden ingevoerd. En hoe krijg je bewoners van de buitendorpen hierin mee?	8	Innovaties in landelijk gebied hebben bijvoorbeeld betrekking op deelmobiliteit, MaaS, de laadinfrastructuur en autonoom vervoer op de weg en door de lucht. Ze kunnen juist in landelijk gebied een grote meerwaarde hebben. Denk bijvoorbeeld aan een drone die veel sneller medicijnen naar een afgelegen plek kan brengen en een autonoom voertuig dat veel vraaggestuurder vervoer kan bieden in dorpen. Het betrekken van bewoners is iets waar we met Hive.Mobility veel aandacht aan besteden. Op het moment dat ergens een innovatief project start, is daar in het voortraject en tijdens het project altijd ruimte en aandacht voor.
E3	<i>Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld</i> We moeten als gemeente al deze ontwikkelingen wel kunnen bijhouden qua menskracht.	8	Dit is voor ons ook een belangrijk punt. Mede daarom zijn we recent gestart met een zogeheten Human Capital Agenda voor Smart Mobility. Deze richt zich juist ook op het vergroten van het kennisniveau van gemeenten en het waar nodig en mogelijk beschikbaar stellen van extra menskracht hiervoor. Dit is nu eerst opgezet en vertaald in een actieplan voor de thema's Data en Deelmobiliteit/Hubs. We willen dit in de toekomst uitbreiden en ons op meer thema's richten.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
E4	<p>'Slimme mobiliteit en doorstroming'? 'Innovatie in het OV naar publieke mobiliteit' klinkt mooi. We denken dat er in Groningen door al het platteland en de grote afstanden toch juist veel gebruik is van eigen vervoer.</p> <p>Welke innovaties worden op dit gebied gestimuleerd? Stimuleren we Groningse huishoudens om elektrisch te rijden? Of op waterstof? Zorgen we voor meer capaciteit op het stroomnet en meer oplaadpunten etc.? Naar ons idee gaat dit hoofdstuk (opgave 3) te veel over het OV.</p>	8	<p>Verduurzaming van eigen vervoer komt vooral aan bod bij de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Samen met de gemeenten worden laadvisies opgesteld die voor een dekkend netwerk qua laadpalen zorgen, passend bij de behoefte. In de RAL is daarnaast ruimte en budget voor innovatieve toepassingen, zoals de V2G (Vehicle 2 Grid) en slimme laadpleinen, etc. Daarnaast wordt met de RAL ook gewerkt aan een overzicht van waterstofvulpunten en de behoefte hieraan. Zie ook de reactie bij E7.</p>
E5	<p>Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035: het is een grote ambitie. Goed dat wordt ingezet op slimmere en groenere mobiliteit en dat gebruik wordt gemaakt van innovaties en pilots om een koploperspositie te behouden. Wij vragen ons af of gemeenten het tempo van de provincie kunnen bijhouden.</p>	8	<p>Gemeenten hebben net als wij het Klimaatakkoord ondertekend. Ze hebben dus dezelfde ambitie. Maar gemeenten kiezen zelf hoe ze die waarmaken. Als provincie gaan wij op onderdelen verder dan dit akkoord. Dit doen we daar waar wij zelf veel invloed hebben (zoals op het gebied van ons OV en eigen wagenpark) en/of kansen zien om door voorop te lopen meerwaarde voor Groningen te creëren (bijv. door banen en kennis hierheen te halen). Daarnaast is de eerder genoemde Human Capital Agenda ook bedoeld om gemeenten te ondersteunen die moeite hebben op dit vlak, zodat ze wel meekomen. Specifiek voor de laadinfrastructuur zijn twee laadconsulenten aangesteld, die namens ons gemeenten helpen met het opstellen van hun laadvisie.</p>
E6	<p>In de kop op pagina 41 staat: <i>Zero-emissie in 2035</i>. Daaronder staat: <i>Het landelijk doel is nul CO₂-uitstoot in 2050</i>. Hoe verhouden die twee doelen zich tot elkaar? Later wordt duidelijk dat de provincie een hoger doel heeft dan landelijk. Het lijkt ons beter om direct duidelijk te maken dat de provincie de lat hoger legt.</p>	8	<p>Zero-emissie is net iets anders dan nul CO₂-uitstoot. Zero-emissie gaat vooral over vervoer, terwijl bij CO₂-uitstoot ook de infrastructuur en materialen een belangrijke rol spelen. Denk bijvoorbeeld aan het produceren en aanleggen van asfalt. Wij geven hiervan een verdere verduidelijking in het Uitvoeringsprogramma.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
E7	Er wordt vooral ingezoomd op verplaatsen per voet, per fiets en met het OV. De aandacht voor de (duurzame) auto ontbreekt.	8	Het belang van de auto zien wij ook, zeker in het buitengebied. Het blijft een samenspel met publieke mobiliteit. We hebben inderdaad een prioritering in ons beleid waarbij wij streven naar duurzame keuzes, zoals vervoer per fiets, te voet en met het OV en duurzaam autogebruik. Onze inspanningen om dit laatste te bevorderen, zijn geborgd in de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Zie ook de reactie bij E4 en A3.
E8	Ten aanzien van goederenvervoer en logistiek is het goed dat de A7 en de N33 specifiek worden benoemd. Wordt met infrastructuur ook de netcapaciteit bedoeld? Dit is een thema dat nu speelt en alleen maar meer gaat knellen.	8	Vanuit goederenvervoer en logistiek kijken we niet alleen naar weg, water en spoor, maar ook naar buizenleidingen en energie-infrastructuur. Vanuit Mobiliteit en Energie zetten wij ons in voor de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL), waar afstemming met de netbeheerders onderdeel van is. De capaciteit van het energienetwerk is primair de verantwoordelijkheid van de netbeheerders, maar wij werken hierin samen.
E9	Ik mis in het stuk her en der de luchthaven. Zeker in de visuals. Daar komt wel een drone voor, maar de luchthaven(mobiliteit) is breder en wordt in de programmaperiode (de komende tien jaar) nog veel breder en relevanter dan we ons nu kunnen voorstellen.	11	Met onze deelname in bijvoorbeeld Airport Eelde dragen we bij aan de ontwikkeling van de belangrijkste logistieke overslagpunten in de provincie. Daarnaast zetten we ook in op ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van (autonome) mobiliteit voor personen- en goederenvervoer. Zo werken we via Hive.Mobility mee aan het NXT Airport-initiatief voor onder meer elektrisch en op waterstof vliegen en tanken/laden op de airport. Daarnaast is Groningen Airport Eelde één van de fieldlabs voor autonoom vervoer. Daarbij gaat het om verschillende modaliteiten; over de weg, het spoor, het water en door de lucht. We werken hierbij samen met partners aan het onderzoeken, testen en doorontwikkelen van onder meer autonome drones, inclusief het trainen en opleiden van mensen. In het Uitvoeringsprogramma zetten we in op het continueren en intensiveren van deze fieldlabs en samenwerking met NXT Airport via Hive.Mobility.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
E10	<p>Uit diverse onderzoeken en projecten waarbij wij (net als de Provincie Groningen, Hive.Mobility en de RGA) betrokken zijn, blijkt dat elektrisch vliegen (nationaal en internationaal, 250 tot 800 km) een grote vlucht gaat nemen. Dit maakt regionaal vliegen betaalbaar en verbindt kleinere regio's direct met elkaar. Een verbinding Groningen-Rotterdam of Groningen-Hamburg is dan reëel.</p> <p>Daarnaast is de verwachting dat ook EVTOL (Electrical Vertical Take off and Landing) een vlucht gaat nemen, met kleinschalig helikoptervervoer tegen taxi-prijzen.</p> <p>Verder profileren wij ons als Hydrogen Valley Airport: we zetten in op een compleet schaalbaar waterstof ecosysteem met marktpartijen uit de regio, onder toezicht van de New Energy Coalition (NEC). Ook zetten we in op verdere elektrificatie, inclusief laadinfra voor vliegtuigen en auto's, circulariteit (in infra en de ontmanteling van toestellen) en de integratie van bemand en onbemand verkeer (drones, EVTOL, Cargotoestellen). Dit doen we samen met o.a. Hive.Mobility en de provincies.</p>	11	<p>Wij kennen deze onderzoeken en de initiatieven op het gebied van zero-emissie vervoer. De combinatie bemand en onbemand vliegen steunen we van harte. Met het fieldlab voor autonoom vliegen zoeken we nadrukkelijk de verbinding met de luchthaven en de kansen die daar liggen.</p>
E11	<p>Het inbedden/integreren van de luchthaven, het vervoer door de lucht en de plannen op het gebied van duurzaamheid en innovatie in bestaande structuren en plannen, zoals het Programma Mobiliteit en de RAL, is niet alleen voor de luchthaven, maar voor de hele regio belangrijk. Het leidt tot meer samenhang en een meer geïntegreerde aanpak. Ook helpt het bij het naar buiten toe uitdragen van wat we hier allemaal (in samenhang) met elkaar bereiken.</p> <p>Mijn verzoek is om in de conceptversie te kijken naar waar de luchthaven een nog stevigere plek kan krijgen, in tekst en in visuals.</p>	11	<p>Met onze deelname aan bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde dragen we bij aan de ontwikkeling van de belangrijkste logistieke overslagpunten in de provincie. Daarnaast zetten we ook in op ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van (autonome) mobiliteit voor personen- en goederenvervoer. Zo werken we via Hive.Mobility mee aan het NXT Airport-initiatief voor onder meer elektrisch vliegen, vliegen op waterstof en tanken/laden op de airport. Daarnaast is Groningen Airport Eelde één van de fieldlabs voor autonoom vervoer. Daarbij gaat het om verschillende modaliteiten; over de weg, het spoor, het water en door de lucht. We werken hierbij samen met partners aan het onderzoeken, testen en doorontwikkelen van onder meer autonome drones, inclusief het trainen en opleiden van mensen.</p> <p>In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zetten we in op het continueren en intensiveren van deze fieldlabs en samenwerking met NXT Airport via Hive.Mobility.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
E12	<p>Veel geld en inspanningen voor mobiliteit zien wij al jaren gaan naar allerlei projecten in de stad Groningen en haar directe omgeving. Als er al eens geld in Oldambt te verdelen valt, komt dat terecht in Blauwestad of Winschoten. De keerzijde van dit beleid is dat 'automobielen' vanuit het platteland met eigen vervoer naar de stad blijven rijden. Zou er voor plattelandsbewoners die in de stad Groningen of Assen werken niet iets slimmers te verzinnen zijn?</p>	13	<p>Wij zien voor de (zero-emissie)auto in de toekomst een belangrijke taak weggelegd voor de ontsluiting van de dunbevolkte gebieden in onze provincie. Dit in combinatie met de hubs waar automobilisten buiten de stad hun auto kunnen parkeren en voor het laatste drukke deel van de reis gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld de fiets of publieke mobiliteit.</p>
E13	<p>Is er weleens onderzoek gedaan naar de aanleg van een 'dorpshub', met zelfrijdend elektrisch vervoer naar het Ommelander Ziekenhuis, carpoolplaatsen of hubs via de openbare weg?</p>	13	<p>Dank voor uw interessante suggestie. Hier is nog geen concreet onderzoek naar gedaan. Voor wat betreft de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer is een dergelijk onderzoek inclusief de daadwerkelijke uitrol bij positieve uitkomsten van dit onderzoek wel onderdeel van onze Roadmap Autonoom Vervoer voor de periode 2025-2030. Wij zijn dus voornemens hier concreet mee aan de slag te gaan.</p> <p>Daarnaast is er bij het ziekenhuis twee jaar lang al een pilotproject geweest met een zelfrijdend voertuig tussen de hoofdingang en de dichtstbijzijnde bushalte aan de provinciale weg. De roadmap en daaruit voortvloeiende acties zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.</p>
E14	<p>U hebt de ambitie uitgesproken om in 2035 de CO₂-uitstoot van mobiliteit naar nul te hebben gebracht. Wij vragen in dat kader uw aandacht voor laadpunten. In de nabije toekomst gaan er veel elektrische auto's rijden. Daar zijn publieke laadpunten voor nodig. Wij missen in het Mobiliteitsprogramma een visie daarop. De gemeente stelt samen met de provincie een Laadvisie op. Voor de financiële vertaling moeten provinciale middelen gereserveerd worden.</p>	14	<p>Het plaatsen van publieke laadpunten komt aan bod in de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). De RAL staat in het Programma Mobiliteit genoemd, inclusief een aantal indicatoren. Vanuit de RAL hebben wij een laadconsulent aangesteld die elke gemeente kan helpen met het opstellen van hun laadvisie. Hierin staat o.a. hoeveel laadpalen er komen. Daarbij zorgen we voor een goede spreiding over de hele provincie. Wat onze rol verder is en of we daar middelen voor beschikbaar stellen, is vooral een uitvoeringsvraag en komt terug in het Uitvoeringsprogramma.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
E15	<p>Wat in het programma opvalt, is de nadruk op de begrippen 'emissievrij' en 'emissiezuinig' in plaats van 'energieneutraal' en 'energiezuinig'. Met emissievrij helpen wij alleen onze directe leefomgeving en gaan we voorbij aan de invloed die onze middelen voor schone lucht hebben op de rest van de wereld. Zie bijvoorbeeld wat de productie van accu's in landen buiten Europa tot gevolg heeft. Wij horen daar (te) weinig over. Het suggereert dat je eindeloos mobiel kunt zijn, als je maar geen emissie uitstoot. Energieneutraal of energiezuinig blijft het hoofddoel.</p>	20	<p>Hier zit inderdaad verschil in. 'Emissievrij' betekent bij ons emissievrij van 'well to wheel', oftewel van de bron tot aan het wiel. Daarin wordt bijvoorbeeld ook de manier van produceren meegenomen. Dit is wat wij nastreven.</p> <p>Daarmee gaan we dus verder dan 'energieneutraal' zijn. Bij energieneutraliteit is het niet per se zo dat er geen schadelijke uitstoot meer plaatsvindt. Het betekent alleen dat er netto net zoveel energie geproduceerd als gebruikt is. Naast de doelstelling van zero-emissie voor uiterlijk 2035 hebben we onszelf ook het doel gesteld om uiterlijk in 2050 qua mobiliteit CO₂-neutraal te zijn.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
F1	<p><i>Veiligheid: iedereen veilig onderweg</i></p> <p>Goed dat bij verkeersveiligheid naast gedrag en infrastructuur ook gekeken wordt naar handhaving. Dat is vaak een lastig onderwerp als het gaat om bijvoorbeeld 30 en 60 km/u-wegen. Voor de politie heeft dit een lage prioriteit. Onzeker is hoe groot de opgave financieel is en of dat überhaupt te behappen is. Ingrepen in de infrastructuur zijn vaak kostbaar en de dekking voor gemeenten is vaak lastig. Misschien zijn innovaties op het vlak van autotechniek mogelijk (bijvoorbeeld snelheidsbegrenzing in 30 km/u-wijken).</p>	8	<p>Wij volgen de ontwikkelingen op het gebied van de Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA). Dit systeem wordt naar verwachting in heel Europa ingevoerd. Vanaf juli 2024 moeten alle nieuwe auto's van dit systeem voorzien zijn, zodat het mogelijk is om de snelheid automatisch te verlagen in een 30 km/u-gebied. Het besluit over de invoering wordt nationaal genomen.</p>
F2	<p>Goede zichtbaarheid is niet overal gegarandeerd en openbare verlichting is niet overal aanwezig. In ieder geval niet op de twee kortste routes naar de hub in Scheemda. Over brede welvaart en zorgeloze mobiliteit gesproken...</p>	13	<p>Naast bereikbaarheid streven wij naar kwaliteit van leefomgeving en duurzaamheid. Het uitgangspunt is dat provinciale wegen zo ontworpen en onderhouden zijn dat verlichten niet nodig is. Verlichting is een compenserende maatregel, die we alleen toepassen waar de verkeersveiligheid in het geding is. We hanteren een integrale benadering en het uitgangspunt: 'geen verlichting, tenzij...', oftewel 'donker waar het kan, licht waar het moet'. Hoewel wij uw oproep begrijpen, betreft het hier routes waarvoor de gemeente primair verantwoordelijk is.</p>
F3	<p>Om (eenzijdige) ongevallen te voorkomen, is steeds aandacht nodig voor goede zichtbaarheid. Zo moet bij kruisingen opgroeiend groen kort gehouden worden (bijv. bij de kruising N362/Hoofdweg-West). Ook is meer aandacht nodig voor steilranden, plasvorming, het verwijderen van onnodige paaltjes en tijdig herstel van uitgesleten bermen.</p>	13	<p>Wanneer langs een provinciale weg sprake is van bermshade en een verkeersonveilige situatie herstellen we de bermen. Ook doen wij onderhoud aan (ons eigen) groen langs de provinciale wegen. Bij meldingen door weggebruikers of inwoners kijken we altijd of de klacht gegrond is en of er op korte termijn maatregelen nodig zijn.</p>
F4	<p>De snelheid op kruisingen met provinciale wegen moet overal omlaag, ook op de N362 bij de kruising Hoofdweg-West/Nieuwolda (nu nog 80 km/uur).</p>	13	<p>In ons beleid maken wij onderscheid tussen het kernwegennet en de overige wegen. Kruisingen en oversteeklocaties voor vooral langzaam verkeer vormen op provinciale wegen met een limiet van 80 km een risico. Per situatie bekijken we of en hoe dat op te lossen is, waarbij we ook kijken naar uniformiteit en herkenbaarheid. Verkeersveiligheid is voor ons een randvoorwaarde.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
F5	De doelstelling van nul dodelijke verkeersslachtoffers is alleen haalbaar met lage(re) snelheden en ondersteunende fysieke en visuele voorzieningen.	13	De doelstelling is nul verkeersslachtoffers in 2050. Dit is nog ambitieuzer dan nul verkeersdoden. Deze ambitie is alleen waar te maken als we op alle thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) inzetten. Dat houdt in dat we wegen geloofwaardig en veilig volgens limiet inrichten. Maar ook moeten we inzetten op verkeerseducatie en het verminderen van middelengebruik als alcohol en drugs tijdens deelname aan het verkeer.
F6	De provincie wil inzetten op minder afleiding in het verkeer, door ervoor te zorgen dat hiervoor in de directe omgeving van de weg geen aanleiding is. Het is ons niet duidelijk hoe de provincie wil omgaan met reclame langs provinciale en Rijkswegen. Onze suggestie is daarom om hier aandacht aan te besteden in de Mobiliteitsvisie.	14	Hartelijk dank voor uw suggestie. In het Programma Mobiliteit hebben wij verkeersveiligheid als randvoorwaarde opgenomen. Regelgeving over reclame-uitingen langs wegen zijn opgenomen in de Omgevingsverordening. Reclame-uitingen langs provinciale wegen zijn in beginsel niet toegestaan. Dit is bepaald in artikel 4.20, lid 4, van de Omgevingsverordening. Voor specifieke locaties kunt u bij ons een melding doen.
F7	Ons gebied kenmerkt zich qua infrastructuur door smalle en kronkelende wegen die een meervoudig gebruik hebben: auto- en fietsverkeer tussen de dorpen, verkeer van grote landbouwvoertuigen en soms ook voetverkeer (zonder voet- en fietspaden). Gezien de landschappelijke waarden zijn wij geen voorstander van grootschalig ingrijpen in deze infrastructuur. Wel hechten we waarde aan maatregelen die de veiligheid van de verschillende weggebruikers (vooral het langzame verkeer) vergroten. Zo zijn wij blij met het voornemen om vrijliggende fietspaden op de trajecten Oldehove-Wehe den Hoorn (N983) en Weidelust-Winsum (N361) aan te leggen. Hoewel dit laatste buiten ons gebied ligt, is het wel van groot belang voor vooral inwoners van Middag.	18	Dank voor de steun voor de fietsverbindingen Oldehove-Wehe-den-hoorn en Weidelust-Winsum. Veilige verbindingen voor landbouwverkeer in relatie tot fietsers blijven onze aandacht hebben. Dit vraagt om maatwerk. Zie ook de reactie bij B4.

REACTIES TEKSTUEEL

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
G1	<p>Op pagina 85 ontbreken relevante begrippen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MIRT: Meerjaren Investerings Ruimte Transport, financiering spoorprojecten 2. Rijks Mobiliteitsfonds: vervanger van MIRT 3. TEE 2.0 Trans Europa Express: Europese visie op langeafstandstreinen 4. Deutschlandtakt 2030: factor waarop gestuurd moet worden bij treinverkeer vanaf en naar Duitsland 5. Bundesverkehrswegeplan 2030: financiering van het Duitse deel van de infrastructuur, waar met de Duitse partners een gemeenschappelijke lobby op hoort in Berlijn. De provincie en gemeente Groningen gaan daar als belanghebbende partij over via het SNN. Een kantoor in Berlijn van het SNN? 6. Deutsche Bahn: zowel de Duitse NS als ProRail 7. TEN-T/TEN-V: Trans Europees Netwerk – Transport/Verkeer 8. CEF: Connecting Europe Facility, financiering van TEN-T infrastructuurprojecten 9. Witboek Transport 2050: richtlijnen en kaders waaraan ook provinciale plannen moeten voldoen 10. Publiek-Private Samenwerking (PPS): overheden en het bedrijfsleven (pensioenfondsen) die samen nieuwe infrastructuur financieren. Hierdoor zijn projecten sneller te bekostigen en naar voren te halen in het MIRT. Een voorbeeld is de N33 Zuid (RSP-Zuiderzeelijn). 11. Open Access: derde partijen die op het spoor diensten aanbieden, zoals een Flixtrain. 	2	<p>Dank voor uw suggesties. Zie ook de reacties bij A2, C2 en A15. Er zijn nu en in de toekomst meerdere instrumenten voor financiering beschikbaar. Ook conformeren wij ons aan het vastgestelde Rijksbeleid. De begrippen die hier naar voren zijn gebracht, worden daarom niet opgenomen in het programma. Bij de nadere uitwerking in het Uitvoeringsprogramma komt een aantal begrippen wel terug.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
G2	<p>Op pagina 63 staat: <i>Daarnaast zijn ze primair verantwoordelijk voor bijna alle hubs en bushaltes in onze provincie.</i> Deze zin past niet bij het onderwerp van deze alinea (fietsstimulering).</p> <p>Op pagina 84 staat bij indicator: <i>aantal ongevallen/slachtoffers en bij doel: zero-emissie.</i> De indicator en het doel komen inhoudelijk niet overeen.</p> <p><i>Hoofdstuk 5 Financiële kaders</i> <i>Op pagina 89 staat: ...willen we de financiële middelen voor mobiliteit bundelen in een Regionaal Mobiliteitsfonds. Dit kunnen we inzetten voor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>de ontwikkeling en instandhouding van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem (mobiliteit centraal, niet de infrastructuur/modaliteit);</i> • <i>de mobiliteitsopgave inclusief de daaraan verbonden aspecten van duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid en sociale inclusie.</i> <p>Daarmee lijkt het erop dat de infrastructuur niet onder het Regionaal Mobiliteitsfonds valt, maar dat is wel het geval.</p>	8	Bedankt voor uw scherpe blik. We passen het aan in de tekst. Wij bedoelen inderdaad dat infrastructuur wél onder het Mobiliteitsfonds valt.
G3	<p><i>Bijlage 1: Termen en begrippen</i> Op deze pagina's is het zoeken naar de juiste termen en begrippen. Is het een idee om dit in alfabetische volgorde te plaatsen?</p> <p>Onder hubtaxi staat de uitleg: hij brengt je vanuit huis naar de dichtstbijzijnde hub. Graag toevoegen: 'en andersom'. In de tekst staat deze uitleg wel volledig. 'Vanuit huis' is wel erg luxe. Daarmee wordt natuurlijk bedoeld: 'Vanaf huis'. De definitie van het begrip 'verkeersslachtoffers' ontbreekt.</p>	8	Het is een goed idee om de begrippen in alfabetische volgorde te plaatsen, dat passen we aan. Ook uw overige aanpassingen nemen we mee.
G4	Het programma is zo dik, dat niemand het allemaal kan lezen. Dat is het resultaat van veel en goed werk, maar het eindresultaat is voor de burger niet zo makkelijk te verteren. Het is ons ook niet gelukt om het allemaal te lezen. We doen het met de kreten, woorden die we vaak tegenkwamen en de samenvatting.	20	Wij begrijpen dat de omvang van het programma fors is. Bij de uitwerking van het concept naar het definitieve programma proberen we de kern voor de lezer duidelijker te maken.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
G5	<p>Het begrip 'zorgeloze mobiliteit' geeft een verkeerd signaal af. Het suggereert 'het zal ons een zorg zijn hoe we ons verplaatsen' of 'het is onze zorg niet hoeveel, hoe vaak en met welk doel we ons verplaatsen'. Het lijkt de verantwoordelijkheid voor hun mobiliteit bij mensen weg te nemen. Maar dat is niet verstandig. Het nieuwe programma moet mensen juist, meer dan nu, zelf verantwoordelijk laten zijn voor hun mobiliteit en dus zorg laten hebben over de gevolgen daarvan. Met onze mobiliteit moeten we zuinig en zorgvuldig omgaan. De rol van de overheid is om dit zorgvuldige gedrag te makkelijker maken en om er daarbij voor te zorgen dat niemand wordt uitgesloten van die verantwoorde mobiliteit.</p>	20	<p>Het begrip 'zorgeloze mobiliteit' definiëren wij als mobiliteit die voor alle Groningers toegankelijk is. Zij moeten allemaal mobiel kunnen zijn in onze provincie. We bedoelen daarmee inderdaad niet dat ze zich 'achteloos' in onze provincie bewegen. Het is uiteraard een kwestie van interpretatie en smaak. Ook over een andere woordkeuze is discussie mogelijk.</p>

REACTIES SAMENWERKING

Nr	Reactie inspreker	Contactnr	Reactie provincie Groningen
H1	<p>Provincie Groningen en NS werken intensief samen aan bereikbaarheid en publiek vervoer. Belangrijke thema's daarbij zijn o.a. de verkorting van de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad, het steeds aantrekkelijker maken van stations en andere hubs, duurzaamheid, innovatie en het investeren in wonen, werken en bereikbaarheid in het kader van het Deltaplan Noord-Nederland. Al deze thema's zien we terug in het concept Programma Mobiliteit. Ook herkennen we de inbreng die NS tijdens diverse gesprekken en bijeenkomsten heeft geleverd. We rekenen erop dat de provincie en NS elkaar weer treffen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma en bij het bereiken van concrete resultaten in Stad en Ommeland.</p>	3	<p>Hartelijk dank voor uw reactie. Het doet ons goed dat u zich herkent in onze ambities en dat u zich daar met ons voor wilt inzetten. We hebben de samenwerking in de afgelopen jaren als zeer plezierig en constructief ervaren en zetten die in de toekomst graag voort, zowel met u als met andere partners in Noord-Nederland.</p>
H2	<p>Het is een mooi en ambitieus programma met veel verschillende thema's. Uiteindelijk wordt het succes hiervan bepaald door de uitvoering. De manier van aanpak is daarom zeer belangrijk: coördinatie op hoofdlijnen, maar snelle uitvoering in deelprojecten. Zo is laaghangend fruit direct te plukken. De eerste succesjes werken stimulerend.</p> <p>Het is belangrijk om met de gemeenten op één lijn te komen. Dat begint bij het ambitieniveau. Als daar de neuzen dezelfde kant op staan, dan is het van belang om elkaar op het uitvoerende vlak te enthousiasmeren en versterken.</p> <p>Maak ook gebruik van (vrijwillige) lokale ambassadeurs en/of organisatoren van deelprojecten. Dat geeft betrokkenheid bij een breed publiek en versnelling aan de uitvoering van het programma.</p>	4	<p>Bedankt voor het compliment. We delen uw mening en richten ons Uitvoeringsprogramma op een vergelijkbare manier in.</p> <p>Ook gaan wij met de overlegtafels of bestaande overlegstructuren de samenwerking bevorderen. Daarbij zijn de gemeenten belangrijke samenwerkingspartners.</p> <p>Wij nemen uw voorstel voor lokale ambassadeurs mee in de verdere uitwerking. Zo kunnen we vanuit verschillende organisaties en invalshoeken tot een gezamenlijke aanpak komen.</p>
H3	<p>Ik zou ervoor willen pleiten om een burgerstuurgroep op te richten, die mee kan denken bij deze plannen. Er kunnen verrassende inzichten door ontstaan!</p>	5	<p>Dank voor de suggestie. Wij nemen uw voorstel voor zogeheten lokale ambassadeurs mee in de verdere uitwerking.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
H4	<p>Allereerst willen we u complimenteren met uw uitgebreide visie. De plannen stralen ambitie uit en sluiten goed aan bij de hedendaagse opgaven ten aanzien van mobiliteit. Met de insteek vanuit zorgeloze mobiliteit en brede welvaart laat u zien dat mobiliteit niet op zichzelf staat, maar nauw samenhangt met bredere maatschappelijke thema's. Ook zien wij in de visie veel raakvlakken met ons eigen gemeentelijke beleid en onze Mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente'.</p> <p>Wel zien we dat de visie op onderdelen abstract blijft, waardoor wij het soms lastig vinden om te doorgronden hoe ambities zich uiteindelijk vertalen in concrete plannen en keuzes. We worden graag vroegtijdig betrokken bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.</p>	7	<p>Dank voor deze reactie. Ook wij zien veel raakvlakken tussen uw en ons mobiliteitsbeleid en rekenen erop dat we ook de komende jaren veel samen optrekken. Wij zien de gemeente Groningen als een belangrijke samenwerkingspartner en betrekken u graag bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma.</p>
H5	<p><i>Samenwerking en betrokkenheid: mobiliteit voor ons allen, met ons allen</i></p> <p>We denken dat samenwerking en het bundelen van kennis, zoals die bij Groningen Bereikbaar is opgebouwd, tot goede resultaten kunnen leiden. Ook het enthousiasmeren van belangenorganisaties om samen op te trekken lijkt positief. Tegelijkertijd lijkt het ons wenselijk dat de 'greep van de provincie op gemeenten' niet te groot wordt. Dat we tijd en ruimte overhouden om met onze eigen beleidsthema's aan de slag te gaan.</p>	8	<p>Dit wordt inderdaad een kwestie van maatwerk. Daar waar we krachten kunnen bundelen om tot betere resultaten te komen of efficiënter kunnen werken, moeten we de samenwerking zoeken. Het is een kwestie van goede afspraken maken en samenwerken op basis van vertrouwen, zodat alle partijen goed met de relevante beleidsthema's bezig kunnen zijn. Zie ook de reactie bij E5.</p>
H6	<p>'Overlegtafels': een prima initiatief; maak het concreet!</p> <p>In het programma wordt voorgesteld overlegtafels in te richten per maatschappelijke opgave of per gebied. Dit idee ondersteunen wij van harte, ook omdat alleen door samenwerking draagvlak kan ontstaan voor sociaal-economische en recreatieve initiatieven. De communicatieve en ruimtelijke 'debacles' met windmolens bewijzen dat!</p>	13	<p>Dank voor deze reactie. De manier van vormgeven van de overlegtafels moet nog verder bepaald worden en kan per gebied of opgave verschillen.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
H7	Wij zijn positief over de inzet van 'overlegtafels' als die helpen bij het ondersteunen van (zwakke) gemeenten, vooral bij de voorbereiding en uitvoering van uitvoeringsprogramma's. Ondersteuning kan in de vorm van (financiële) plannings, concrete uitwerkingen of (uitgeleende) projectadviseurs.	17	Wij zien de overlegtafels als een methode om samenwerking te bevorderen en knelpunten vanuit verschillende invalshoeken te benaderen. We kunnen deze tafels inzetten waar ze een meerwaarde hebben. Het is dus goed voor te stellen dat een overlegtafel van belang kan zijn in de situaties die u schetst.
H8	Wij stellen de volgende overlegtafels voor: <ul style="list-style-type: none"> • opstellen van lokale mobiliteitsplannen • pilot herindeling wegprofiel op 50 à 60 km/u-dijkwegen (ten gunste van fietsers) 	17	Dank voor deze reactie. Hoe we de overlegtafels vormgeven, onderzoeken we nog. Dit kan per gebied of opgave verschillen.
H9	Naar onze mening zijn beknopte, bestuurlijk vastgestelde lokale mobiliteitsplannen nodig met concrete acties en een meerjaren investeringsplan om zeker te zijn van lokale uitvoering en die te kunnen controleren.	17	Wij zijn aanjager van het regionale mobiliteitsplan. Hiermee spreken gemeenten met de provincie af welke maatregelen ze nemen om de klimaatdoelstellingen te behalen. Als het gaat om andere mobiliteitsthema's, zoals fietsen, werken we veel samen op bestuurlijk en ambtelijk niveau, maar we stellen geen lokale mobiliteitsplannen op.

OVERIGE REACTIES

Nr	Reactie inspreker	Contact-nr	Reactie provincie Groningen
I1	Een groot deel van de financiering van de projecten hoort niet ten laste van de provinciebegroting te komen. Maar nationale Haagse verplichtingen horen wel vermeld te worden. Slordig om ze niet te vermelden in de verschillende contexten.	2	In het Uitvoeringsprogramma hebben wij bij de opgaven en ambities van de komende vijf jaar aangegeven dat we naast inzet van eigen middelen ook inzetten op bijdragen van derden. Bijvoorbeeld van het Rijk.
I2	<p>Het Programma Mobiliteit vinden wij vanuit alle beleidsvelden interessant. Het is een lijvig document, breed opgezet, met inbreng van vierhonderd personen en/of organisaties. Dat is een grote klus. Complimenten aan de opstellers. Het programma is ambitieus.</p> <p>Voor alle opgaven vragen we ons af hoe wij bij deze ambities kunnen aanhaken of daar voordeel uit kunnen halen voor Midden-Groningen. We zijn benieuwd naar de uitwerking in het uitvoeringsprogramma. Tijdens de bijeenkomsten is het idee geopperd om provinciale ambassadeurs in te zetten voor de verschillende werkvelden. Onze ervaring met de fietsambassadeur is erg positief. Denkbaar zijn bijvoorbeeld een duurzaamheidsambassadeur, een hub-ambassadeur en een deelmobiliteitsambassadeur. Daarbij is het van belang om subsidiemiddelen beschikbaar te stellen.</p> <p>Het participatietraject is goed opgezet. Een idee dat genoemd is tijdens de bijeenkomsten is om bij de uitvoering belangstellenden/vrijwilligers in te zetten, bijvoorbeeld als burgerpanel.</p>	8	<p>Dank voor deze reactie en het delen van uw goede ervaring met de fietsambassadeur. De ondersteuning van gemeenten bij het behalen van onze gezamenlijke ambities vinden wij een belangrijk punt. Mede daarom zijn we recent gestart met een zogeheten Human Capital Agenda voor Smart Mobility. Deze richt zich juist ook op het vergroten van het kennisniveau van gemeenten en het waar nodig en mogelijk beschikbaar stellen van extra menskracht hiervoor. Dit is nu eerst opgezet en vertaald in een actieplan voor de thema's Data en Deelmobiliteit/Hubs. We willen dit in de toekomst uitbreiden en ons op meer thema's richten.</p> <p>Het initiatief voor de inzet van lokale ambassadeurs of vrijwilligers is inderdaad genoemd tijdens de digitale bijeenkomsten. Wij nemen dit mee bij de verdere uitwerking.</p>
I3	Bij mobiliteit hoort ook het faciliteren van thuiswerken. Daarvoor is betrouwbaar en snel internet essentieel. We horen dat de aanleg van glasvezel in het buitengebied nog te wensen overlaat. Graag ook aandacht hiervoor.	9	GlasDraad is opgericht met de ambitie om bewoners en ondernemers in de buitengebieden en kleine kernen toegang te geven tot snel en betrouwbaar internet. Door Mabin Groningen is eerder al glasvezel aangelegd in het buitengebied. Een verdere uitrol is voorzien voor dit jaar. Op de website www.glasdraad.nl is meer informatie en onder meer een actuele planning te vinden.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
14	We zien niets in de Hyperloop en pleiten voor de inzet van de magneettrein.	10	Op dit moment hebben wij geen plannen voor een magneettrein. De ontwikkeling van de hyperloop volgen we met belangstelling, vooral omdat in Groningen hiervoor het eerste Europese Testcentrum gebouwd wordt. Maar dit concept moet zichzelf nog bewijzen en een certificeringstraject doorlopen (zoals elk nieuw vervoermiddel), voordat het echt als vervoermiddel in te zetten is.
15	<p>In de bijlage vindt u onze visie: de presentatie die we tijdens Let's Gro 2019 hebben gehouden. Deze is aangevuld met twee kaarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de luchthavenlijn - een schematische voorstelling van de internationale verbindingen vanaf Schiphol met de elektrische trein op basis van een lineaire elektromotor, met de bijbehorende reistijden met de IC en de IC Airexpress. 	10	Bedankt voor het meesturen van uw visie. Wij hebben hier kennis van genomen.
16	<p>In de visie van de stichting Freedom of Mobility zijn de fiets en OV-voertuigen, zoals trein en bus, een twee-eenheid die elkaar enorm kunnen versterken. Dat betekent dat naast goede stalling van fietsen en overige persoonlijke voertuigen (LEV) deze ook makkelijk meegenomen moeten kunnen worden in de OV-voertuigen.</p> <p>Daarnaast moeten in de OV-voertuigen fietscontainers meegenomen kunnen worden. Treinen, stations en perrons horen hier op aangepast te worden. Zo is de trend van autoloze stadscentra verder te versterken.</p> <p>Een andere voorwaarde die wij hebben, is dat het OV 24/7 beschikbaar is. Dat geldt immers ook voor de auto en mensen zijn bereid om daarvoor te betalen. Natuurlijk is de bezettingsgraad op een dag niet altijd optimaal. Stadsdistributie met fietscontainers kan ook deels met OV-voertuigen plaatsvinden.</p>	10	<p>Wij zien ook toekomst in het goed combineren van de fiets en het OV. Het meenemen van de fiets in de trein is al mogelijk in zowel de landelijke als de provinciale treindiensten. Daarbij wordt wel de afweging gemaakt tussen de ruimte die een fiets inneemt en het aantal reizigers dat over een zitplaats kan beschikken. Daarnaast hebben we in de afgelopen jaren samen met gemeenten en spoorpartijen geïnvesteerd in fietsenstallingen bij bijvoorbeeld treinstations en hubs. Ook de komende tijd vindt uitbreiding plaats op een aantal locaties. Wij blijven dit monitoren en waar in de toekomst uitbreiding nodig is, gaan we weer met de betreffende partijen hierover in gesprek.</p> <p>Wij kiezen er niet voor om ook fietsen of fietscontainers mee te laten nemen in, op of aan de bus. Het overgrote deel van de reizigers ondervindt hier hinder van door de extra tijd die het meenemen van een fiets kost en door de ruimte die een fiets inneemt.</p> <p>Het 24/7 beschikbaar zijn van publieke mobiliteit is een ambitie die we als stip aan de horizon hebben gezet. Naar ons idee is dit pas te bekostigen op het moment dat de publieke mobiliteit volledig autonoom functioneert (dus zelfstandig rijdt/vliegt/vaart).</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
17	<p>De stichting Freedom of Mobility ziet met het testcentrum dat er kennis vergaard kan en gaat worden over materialen en dat personen kennis mee kunnen nemen naar bedrijven. Ook kijkt ze naar de operationele kant van dit systeem, dat nog aan het begin staat. Maar er staat al vast dat er operationeel vragen zijn waar geen antwoord op te geven is.</p> <p>Voor wat betreft infra zien we de vele luchtsluizen met de bijbehorende ventilatoren die je niet wil zien of horen. Waarschijnlijk om de kilometer. De ongelijke thermische belasting van de buis die voor problemen zorgt met de temperatuurverschillen om de buis over de hele lengte.</p> <p>De capsules hebben geen ramen en beeldschermen zijn geen vervanging. Immers, beeld en beweging lopen niet altijd synchroon, wat misselijkmakend werkt. De kleine capaciteit van de voertuigen zorgt ervoor dat weinig mensen er gebruik van kunnen maken. Net als een trein moet de buis ingedeeld worden in blokken met een veilige haven waar mensen kunnen ontsnappen in het geval van brand.</p> <p>Kunnen mensen direct ontsnappen of zijn er personeelsleden die een brand kunnen bestrijden?</p> <p>Daarbij zijn de stations veel groter dan welk ander station of multimodaal knooppunt dan ook en is infra van alle vormen van transport het duurst.</p> <p>De Hyperloop kan binnen Nederland geen regio's, luchthavens en steden met elkaar verbinden. Nederland kan er gewoon niets mee.</p>	10	<p>Wij begrijpen uw zorgen over deze nieuwe ontwikkeling. De hyperloop is een vervoermiddel dat zichzelf nog moet bewijzen.</p>
18	<p>De stichting Freedom of Mobility is bezig met de implementatie van de maglev ('magnetic levitation'; magneet zweeftrein) in Nederland. In het eerste kwartaal van 2022 sturen we een folder over de luchthavenlijn en de internationale verbindingen naar onder andere de provincie en de stad Groningen. De stichting ziet graag dat de provincie zich weer inzet voor de Transrapid magneettrein. Zeker omdat China er nu met de techniek vandoor gaat en deze gaat implementeren en verkopen.</p>	10	<p>In ons beleid hebben wij opgenomen dat we op verbindingen met een groot aantal reizigers willen versnellen op lange afstanden. We laten op dit moment nog open hoe dit gaat gebeuren. In het Uitvoeringsprogramma hebben we hiervoor de Lelylijn als ambitie opgenomen. Samen met alle andere betrokken partijen kijken we naar een oplossing die past binnen het totale publieke mobiliteitsnetwerk.</p>

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
19	De geopolitieke en geo-economische verschuivingen vereisen – naast de klimaat- en energievraagstukken – daadkracht en durf en geen eindeloze vergaderingen en dagdromen. De provincie Groningen kan een belangrijke stap zetten voor Nederland, Europa en de wereld. De stichting Freedom of Mobility gaat ervoor. Gaat de provincie Groningen er ook voor?	10	Als Groningers zijn wij altijd voorstander van daadkracht boven veel woorden. Maar onze slagkracht is, zeker waar het gaat om grote bovenregionale infrastructuurprojecten, beperkt. We zijn daarbij sterk afhankelijk van het Rijk en Europa.
110	Wij onderschrijven de acht maatschappelijke opgaven als belangrijke uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit is 'geen doel op zich', 'moeilijk te voorspellen' en vaak 'een gegeven' en heeft maatschappelijke, sociale en economische gevolgen. Omgekeerd betekent dit ook dat langdurig 'niet investeren' in bijvoorbeeld 'actieve en publieke mobiliteit' leidt tot ongewenste maatschappelijke, sociale en economische effecten. Daarnaast vinden we dat schaarse middelen eerlijk verdeeld moeten worden over de provincie, rekening houdend met verschillende economische en sociale belangen per regio.	13	Bedankt voor uw reactie.
111	De regie op aanleg van deze nutsvoorziening is al jaren onzichtbaar en afwezig. En dat terwijl het aardbevingsgebied met voorrang 'gratis' kabelaanleg in het vooruitzicht werd gesteld. Het kan toch niet zo zijn dat steden (zoals Winschoten) dat wel krijgen, terwijl dorpen en buitengebied voor kabelaanleg moeten (bij)betalen? In onze ogen betekent 'brede welvaart' dat zulke kosten gedeeld (en gecompenseerd!) worden.	13	In de gemeente Oldambt is de vraagbundeling in 2021 door Rodin Broadband Groningen afgerond. Te weinig inwoners hebben zich bij Rodin aangemeld voor een abonnement. Daar waar voor Rodin in de aardbevingsgemeenten genoeg belangstelling was. Het overgrote deel van de inwoners van Oldambt heeft zich aangemeld bij GlasDraad. Deze commerciële partij is tegelijk met Rodin de vraagbundeling gestart en begint met de aanleg.
112	De glasvezelkabels op het platteland lijken nog altijd niet snel in de grond te komen... Snelheid is dus geboden!	13	GlasDraad publiceert haar planning op de website www.glasdraadoldambt.nl . Hier kunt u meer informatie vinden.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
I13	Het mobiliteitsprogramma is opgesteld voor een periode van tien tot vijftien jaar. Ontwikkelingen in de maatschappij en de techniek gaan snel. Daarom stellen wij voor dat het mobiliteitsprogramma over vijf jaar wordt geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.	14	Het Programma Mobiliteit geeft onze visie en ambities weer ten aanzien van mobiliteit op de langere termijn. Hierbij is een Uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarin staat aangegeven aan welke opgaven wij in de komende vijf jaar willen werken. Dit Uitvoeringsprogramma heeft een looptijd van vijf jaar. Daarna worden in het nieuwe Uitvoeringsprogramma de maatschappelijke en technische ontwikkelingen meegenomen. In de tussentijd volgen we uiteraard de ontwikkelingen en kunnen wij het Uitvoeringsprogramma aanpassen als dat nodig is.
I14	Met interesse hebben wij kennis genomen van het Mobiliteitsprogramma. In het programma hebt u duidelijk geformuleerd waar u de komende jaren naartoe wilt gaan voor wat betreft de mobiliteit in onze mooie provincie. Onze conclusie is dat het programma een prima visie is voor vooral de stad en de agglomeratie. Voor de Ommelanden geldt dat de praktijk vaak weerbarstiger is. Hierdoor is de bevordering van brede welvaart met de beoogde zorgeloze mobiliteit daar niet helemaal waar te maken met de door u genoemde instrumenten. Hiervoor vragen wij aandacht.	14	Bedankt voor uw reactie.
I15	Wij hebben onze Verkeersvisie bijgevoegd en verzoeken u deze mee te nemen als onderdeel van onze reactie.	14	Wij bestuderen uw visie en nemen die mee in het traject als reactie van uw gemeente.
I16	Een onderbelicht aspect in het programma is de ruimte die mobiliteit in beslag neemt. Mede hierdoor kan (zelfs schone en energiearme) mobiliteit niet eindeloos en zorgeloos groeien. Veilige mobiliteit vraagt altijd extra ruimte. De roep om veiligheid is tot nu toe luider en groter geweest dan het besef dat dit altijd ten koste van ruimte en landschap gaat. Ruimte en landschap zijn schaars en van belang om te behouden. Nog een reden om zuinig en niet zorgeloos om te gaan met mobiliteit. Het is van belang om hier meer nadruk op te leggen.	20	Wij maken bij mobiliteitsvraagstukken een afweging tussen allerlei beleidsthema's, waaronder ruimtelijke kwaliteit en inpassing in het landschap. In het Programma Mobiliteit benadrukken we deze integraliteit juist extra en maken we keuzes die niet per definitie tot meer ruimtebeslag leiden. Bijvoorbeeld door betere benutting van de infrastructuur of het meer inzetten op gedragsverandering kunnen we voor meer veiligheid zorgen.

Nr	Reactie inspreker	Contact- nr	Reactie provincie Groningen
I17	Het programma besteedt geen of nauwelijks aandacht aan actuele en op korte termijn te verwachten knelpunten op het gebied van mobiliteit in de provincie Groningen. Om goede besluiten te kunnen nemen, is het belangrijk om die wel in beeld te hebben. Zo is beter in te schatten wat de nieuwe visie in de praktijk kan betekenen.	21	Het Programma Mobiliteit geeft een visie op beleidskeuzes voor de komende tien tot vijftien jaar die we benaderen vanuit opgaven. Actuele knelpunten en projecten die op korte termijn plaatsvinden, kunt u vinden in het Uitvoeringsprogramma.
I18	Eerder stuurde ik u mijn inventarisatie van knelpunten en verbeterpunten binnen de infrastructuur van Noord-Nederland, inclusief de provincie en de stad Groningen (het document 'Noord-Nederland structureel beter maken'). Hierbij breng ik dit nogmaals onder uw aandacht. Kunt u mij laten weten wanneer en hoe u aan de door mij aangedragen suggesties aandacht gaat besteden? Welke rol krijgen betrokken burgers daar anders bij?	21	Bedankt voor uw aanbod. Wij hebben u inmiddels telefonisch gesproken en uitgelegd dat we uw zienswijze op dezelfde manier behandelen als alle andere zienswijzen. We begrepen van u dat Provinciale Staten verder met u in gesprek gaat over uw rapport.
I19	- Vervolg op L11 - Ik zou het zeer op prijs stellen als ik dit mondeling kan komen toelichten en er met uw medewerkers over van gedachten kan wisselen.	21	Bedankt voor uw aanbod. Wij hebben u inmiddels telefonisch gesproken en uitgelegd dat we uw zienswijze op dezelfde manier behandelen als alle andere zienswijzen. We begrepen van u dat Provinciale Staten verder met u in gesprek gaat over uw rapport.

03 CONCLUSIE

03 CONCLUSIE

De afgelopen maanden hebben Stad en Ommeland kennis kunnen maken met het (Ontwerp) Programma Mobiliteit. Wij hebben een intensief participatietraject opgezet om duidelijk te maken wat onze ambities en opgaven zijn, waarom we die nastreven en hoe we hier met partijen verder invulling aan willen geven.

Daarbij hebben we ook toegelicht dat het Programma Mobiliteit de 'stip op de horizon' is. Het organiseren van 'zorgeloze mobiliteit' vraagt om scherpe keuzes en strakke programmering van maatregelen die het best passen bij onze (maatschappelijke) opgaven. De uitkomsten van die afwegingen krijgen een plek in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit Uitvoeringsprogramma staat niet op zichzelf, maar komt voort uit de (gedachte)lijn zoals die in het Programma Mobiliteit geïntroduceerd is. Met andere woorden: de doelen uit het Programma Mobiliteit werken wij verder uit tot een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, waarin we beschrijven wat we concreet gaan doen om de doelen te bereiken.

Vanuit de overtuiging dat we de ambities niet alléén waar kunnen maken, hebben we iedereen tussen 3 november en 15 december 2021 de gelegenheid gegeven om te reageren op het Ontwerp Programma Mobiliteit. Wij zijn blij met de interesse in het programma, die onder meer bleek bij de totstandkoming van het ontwerp en de (digitale) bijeenkomsten die we erover hebben gehouden.

Uit de zienswijzen, de digitale sessies en het debat in de Statencommissie zijn veel reacties opgehaald. Veel daarvan zijn positief, maar er is ook gevraagd om 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 reacties 'beantwoorden' we in het Uitvoeringsprogramma. Ook staat hierin concreet beschreven welke acties we ondernemen ten aanzien van deze onderwerpen. De reacties hebben er ook toe geleid dat wij het Programma Mobiliteit op sommige punten hebben aangescherpt. Zo hebben we de leesbaarheid van het stuk verbeterd en laten we in hoofdstuk 2 met een analyse duidelijker zien wat vernieuwend is aan het Programma en aan welke grote doelen we gaan werken.

04 *INDEXLIJST*

04 INDEXLIJST

Indexlijst op volgorde van contactnummer

Gegevens inspreker		Vraag/reactie terug te vinden	
Contactnr	Spreekt namens	in paragraaf	op pagina
1	Inwoner	A1	7
2	Rover, afdeling Groningen	A2 t/m A18 C1 t/m C4 G1 I1	7 t/m 17 31 t/m 33 59 65
3	NS	A19 H1	17 62
4	Inwoner	H2	62
5	Inwoner	D1 H3	35 62
6	OV Consumentenplatform Groningen en Drenthe	A20 en A21	17 en 18
7	Gemeente Groningen	A22 en A23 E1 H4	18 en 19 51 63
8	Gemeente Midden-Groningen	A24 t/m A26 B1 en B2 C5 t/m C8 D2 en D3 E2 t/m E8 F1 G2 en G3 H5 I2	20 en 21 26 33 en 34 36 51 t/m 53 57 60 63 65

Gegevens inspreker		Vraag/reactie terug te vinden	
Contactnr	Spreekt namens	in paragraaf	op pagina
9	Stichting Dorpsbelangen Niekerk-Oldekerk-Faan	B3 C9 D4 t/m D9 I3	26 34 37 en 38 65
10	Stichting Freedom of Mobility, vertegenwoordiger International Maglev Board	I4 t/m I9	66 t/m 68
11	Groningen Airport Eelde NV	E9 t/m E11	53 en 54
12	Dorpsbelangen Den Horn	D10 t/m D15	38 en 40
13	Dorpsbelangen Nieuw Scheemda 't Waar	A27 t/m A31 B4 t/m B9 C10 D16 t/m D21 D69 E12 en E13 F2 t/m F5 H6 I10 t/m I12	21 en 22 27 en 28 34 40 en 41 50 55 57 en 58 63 68
14	Gemeente Westerkwartier	A32 en A33 D22 t/m D28 E14 F6 I13 t/m I15	22 en 23 41 en 43 55 58 69
15	Stichting Nedersaksenlijn	A34	23 en 24
16	Dorpsbelangen Eenrum	A35	24
17	Fietsersbond Oldambt	B10 en B11 D29 en D30 H7 t/m H9	28 43 en 44 64

Gegevens inspreker		Vraag/reactie terug te vinden	
Contactnr	Spreekt namens	in paragraaf	op pagina
18	Gebiedraad Middag Humsterland	A36 D31 F7	25 44 58
19	Stichting Wandelnet	B12 B13 en B14	29 29 en 30
20	Fietsersbond Groningen	E15 G4 en G5 I16	56 60 en 61 69
21	Inwoner	D32 t/m D68 I17 t/m I19	44 t/m 50 70

05 ***PARTICIPATIEJOURNAAL***

05 PARTICIPATIEJOURNAAL

INLEIDING

In 2020 is de provincie Groningen gestart met de voorbereidingen voor haar nieuwe meerjarenbeleid voor mobiliteit: het Programma Mobiliteit Provincie Groningen. Als provincie vinden we het belangrijk om zoveel mogelijk mensen te betrekken bij nieuw beleid. Transparantie, flexibiliteit en participatie zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Voor het Programma Mobiliteit hebben we daarom een uitgebreid participatietraject doorlopen.

In dit participatiejournaal blikken we terug: wat heeft het traject opgeleverd, wat hebben we met de feedback gedaan en welke lessen kunnen we er als provincie uit trekken voor de uitvoering van het beleid?

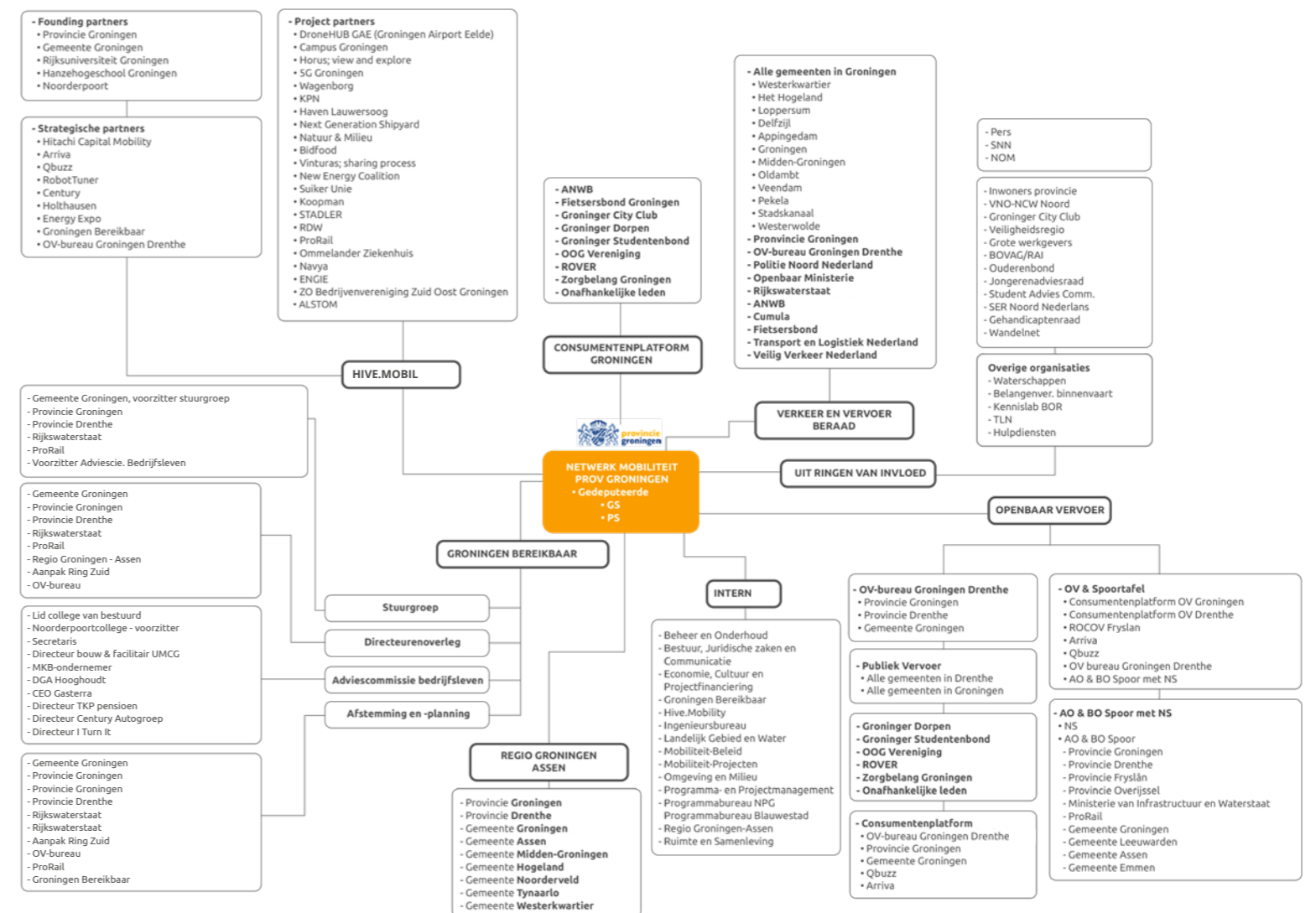
Wat willen we bereiken met participatie?

Met het participatietraject hadden we twee belangrijke doelen voor ogen. Ten eerste wilden we ervoor zorgen dat het Programma Mobiliteit voor zoveel mogelijk belanghebbenden als 'eigen' voelt. Zelfs op het moment dat we als provincie andere keuzes maken dan partners en belanghebbenden zouden doen, is er begrip voor deze keuzes.

Ten tweede wilden we met het participatietraject een goede samenwerking creëren met belanghebbenden en partners, die aan de lat staan voor uitvoering van (delen van) het Programma Mobiliteit. 'Wederkerigheid' is het kernwoord bij deze samenwerking: we delen de uitgangspunten en doelen uit het Programma Mobiliteit en zetten gezamenlijk de schouders eronder. Daarbij heeft ieder een eigen rol en bijdrage, maar we zien allemaal dat we elkaar nodig hebben om onze maatschappelijke doelen te bereiken. Zo komen we samen in beweging.

VOORBEREIDING: HET NETWERK IN BEELD

Om te beginnen hebben we de interne en externe belanghebbenden in kaart gebracht. Denk aan andere beleidsdomeinen binnen de provincie, gemeenten, bedrijven, belangenbehartigers en dorpsbelangen. Deze hebben we verzameld in een netwerkkaart. Zo kregen we goed inzicht in wie we al regelmatig in onze dagelijkse werkzaamheden spreken en welke belanghebbenden we minder goed in beeld hebben.



● **FASE 1: SAMEN DROMEN**

Augustus 2020 - april 2021

Op basis van de netwerkkaart startten we met de eerste fase van het participatietraject. We stelden aan alle belanghebbenden de vraag: waar droom je van als het gaat om mobiliteit? In een Startnotitie hadden we als provincie onze eigen droom al geformuleerd: zorgeloze mobiliteit voor iedereen, waarmee we brede welvaart stimuleren. We spraken alle Groningse gemeenten, diverse bedrijven, belangengroepen en samenwerkingspartners zoals Groningen Bereikbaar, Groningen Seaports en Hive.Mobility. Soms waren dat één-op-één gesprekken met de gedeputeerde, waar we echt de diepte in konden. We organiseerden ook online groepsbijeenkomsten, waar de deelnemers niet alleen ons maar ook elkaar inspireerden. Via digitale koffietafelgesprekken en een enquête over mobiliteit konden Groningse inwoners meedenken en -praten. Jongeren (van basisschool t/m studenten) gingen aan de slag met creatieve ontwerp opdrachten over hun dromen voor mobiliteit in de toekomst. Provinciale Staten waren constant betrokken door middel van benen-op-tafel-sessies. Hierin droomden zij mee over zorgeloze mobiliteit in Groningen.

De uitkomsten van deze fase in een notendop:

- De hubtaxi is welkome oplossing voor mensen die 'de bus terug willen', maar niemand kent de hubtaxi.
- De integratieslag van publiek vervoer is een grote vervolgstap
 - Gaan we van OV-bureau naar mobiliteitsbureau?
 - Gaan we van fietsmakelaar naar mobiliteitsmakelaar?
 - In de vervolgstap liggen er kansen bij lokale organisatiekracht zoals dorpsverenigingen en coöperaties.
- Onderwijsvernieuwing is in een stroomversnelling gekomen door corona. Daardoor is het beeld veranderd over thuisonderwijs en leer-werk locaties. Maar: zonder ingrijpen komt de hyperspits terug.
- Achterlandverbinding van de havens is een thema.

- Regie op logistiek is welkom en nodig.
- Sturen op 'brede welvaart' is automatisch integraal, maar hoe doe je dat eigenlijk?
- Voor jongeren is reistijd belevingstijd (en daar hebben ze ideeën over)
- Mobiliteitstransitie houdt in van auto naar anders, maar in het Ommeland blijft de auto het startpunt.
- Leegloop van landelijk gebied wordt deels gekeerd door woningschaarste, maar hoe permanent is dat? En wat levert het voor de reistijd op, als inmiddels het landelijk gebied geen voorzieningen meer heeft?

● **FASE 2: VAN DROMEN NAAR DILEMMA'S**

April 2021 - juli 2021

De vele dromen vanuit alle hoeken van de samenleving leidden logischerwijs tot een aantal dilemma's. In het voorjaar van 2021 hebben we deze vertaald naar stellingen en legden ze voor aan alle gesprekspartners. Naast de partners,



bedrijven, gemeenten en online keukentafelgesprekken raadpleegden we ook hoogleraren van de Rijksuniversiteit Groningen en de transitie-experts van de Erasmus Universiteit Rotterdam. We gingen specifiek in gesprek met het Bestuurlijk Onderwijs Overleg (een regulier overleg onder de vlag van Groningen Bereikbaar) over hun ideeën rond de toekomst van thuisonderwijs, huisvestingsbehoefte en de gevolgen daarvan voor reizende scholieren. Tijdens digitale bijeenkomsten konden deelnemers stemmen op stellingen. Dit leverde levendige gesprekken op. De stellingen waren gebaseerd op dilemma's die uit de droomfase naar voren kwamen.

Tijdens de gesprekken werd voor alle gesprekspartners duidelijk dat dilemma's nooit zwart-wit zijn. Dit leverde meer begrip op voor elkaars positie. Als provincie konden we uitleggen dat we verschillende belangen moeten afwegen voordat we keuzes kunnen maken. Omdat er geen zwart-wit keuzes zijn, is vaak een ander soort vraagstelling nodig voordat we knopen kunnen doorhakken. Bijvoorbeeld bij het ontwerpen van hubs. Hierbij kunnen we veel meer vanuit doelgroepen denken: wie stapt er in/uit/over? Waarom stappen zij over en wat kunnen we deze mensen bieden?

Een ander voorbeeld is dat we mobiliteit niet meer los kunnen zien van demografie en ruimtelijke ordening. Wie woont er in een gebied? Wat willen ze doen? Waar hebben ze behoefte aan en waar reizen ze naartoe voor die behoeften? We zorgen ervoor dat mensen van A naar B kunnen reizen, maar er zijn ook keuzes mogelijk om nabijheid van voorzieningen te organiseren. Belangrijke conclusie is dat van de provincie verwacht wordt dat wij deze inzichten goed in kaart brengen, het overzicht houden en het proces zo organiseren dat elke belanghebbende hierover kan meedenken.

In juni 2021 sloten we de eerste twee fases van het participatietraject af met een dag in de Statenzaal en het Atrium. De basisscholieren en Technasium-leerlingen die prachtige ontwerpen hadden gemaakt over de toekomst van mobiliteit, exposeerden hun werk en gingen in gesprek met Provinciale Staten.

FASE 3: TERUGLEGGEN VAN HET CONCEPT EN FORMELE INSPRAAKRONDE

November 2021 - april 2022

We gebruikten de zomer van 2021 om alle ideeën, input en voortschrijdende inzichten te verwerken in een eerste concept van het Programma Mobiliteit. Daarin maakten we een aantal beleidskeuzes. Deze hebben we vervolgens getoetst bij onze partners en belanghebbenden. In deze fase lag de focus op de partijen die een rol hebben in de uitvoering van (delen van) het Programma Mobiliteit. Dit zijn met name de gemeenten en stakeholders. Aan de hand van deze reacties hebben we het concept aangescherpt tot het formele Ontwerp Programma Mobiliteit Provincie Groningen. Gedeputeerde Staten stelde dit ontwerp vast in oktober 2021. Daarna konden het brede publiek en alle belanghebbenden via een openbare inspraakprocedure een zienswijze geven. Deze inspraakronde ronden we af met een oriënterend debat in Provinciale Staten in december 2021.



De vele reacties waren overwegend positief, maar er werd ons ook gevraagd om 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 reacties 'beantwoorden' we in het Uitvoeringsprogramma. Ook staat hierin concreet beschreven welke acties we ondernemen ten aanzien van deze onderwerpen.

De reacties hebben er ook toe geleid dat wij het Programma Mobiliteit op sommige punten hebben aangescherpt. Zo hebben we de leesbaarheid van het stuk verbeterd en laten we in hoofdstuk 2 met een analyse duidelijker zien wat vernieuwend is aan het programma en aan welke grote doelen we gaan werken. Ook hebben we het Uitvoeringsprogramma, dat al in ontwikkeling was, hierop aangescherpt. In april 2022 zijn alle insprekers en stakeholders uitgenodigd om kennis te nemen van het Uitvoeringsprogramma.

WAT HEEFT HET PARTICIPATIETRAJECT OPGELEVERD?

🕒 Terugblik

Het participatietraject had als doel om met Groningers en belanghebbenden nieuwe inzichten en samenwerkingen te smeden op het gebied van mobiliteit. We deelden de uitgangspunten en doelen uit het Programma Mobiliteit, en zetten gezamenlijk de schouders eronder. Ieder vanuit een eigen rol wilden we samen in beweging komen.

Een terugblik op het participatietraject leert dat de corona-perikelen ons flink beperkten en vertraagden. Ze dwongen tot nieuwe online manieren om met elkaar in gesprek te gaan. Achteraf heeft dit ons ook wel geholpen: het besef dat iedereen de gevolgen merkte van de lockdowns, creëerde ook het besef dat we in hetzelfde schuitje zitten wat betreft onze maatschappelijke opgaven. Bovendien bewezen alle deelnemers, met elk gesprek en elke participatiesessie, dat er heel veel mogelijk is om wonen, werken, leren en samenkomen anders te organiseren dan we altijd gewend waren.

Het lijkt erop dat het gelukt is om tot gezamenlijk gedragen opgaven te komen. Als we kijken naar de feedback op het Ontwerp Programma Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma, kregen we immers veel positieve reacties. De vele suggesties hebben we gebruikt om het definitieve Programma aan te scherpen. Het is ook gelukt om een duidelijke rol voor de provincie te formuleren.

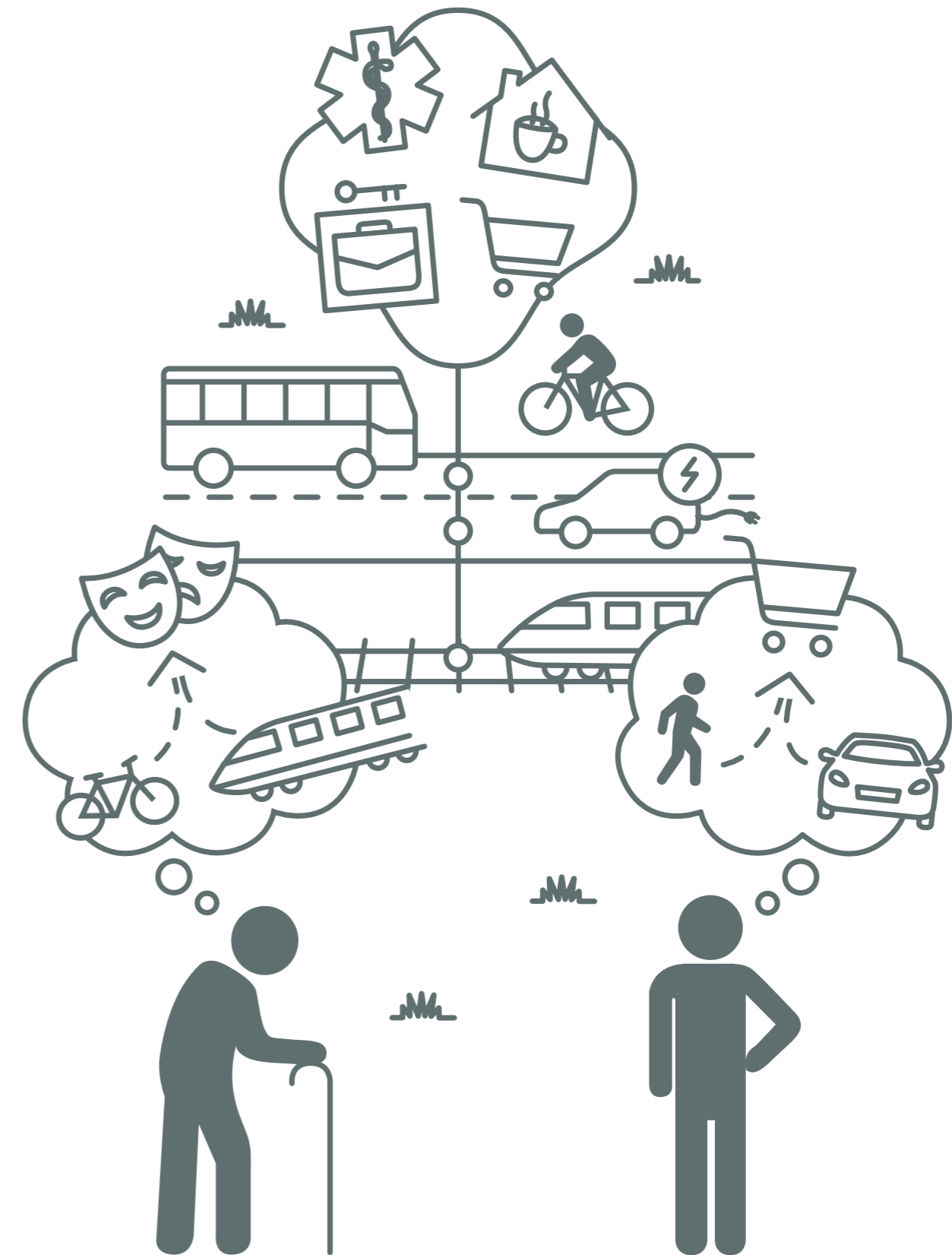
👁 Vooruitblik

In de vervolgfase gaan we het Programma Mobiliteit uitvoeren, samen met vele partners en belanghebbenden. Dan zullen we merken of we erin zijn geslaagd een basis te leggen voor wederkerige samenwerking. De eerste vuurproef is hoe het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt ontvangen door alle belanghebbenden. In het Uitvoeringsprogramma zijn immers concrete keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld.

Samen blijven optrekken en elkaar blijven aanvullen en steunen in de uitvoeringsfase blijft een aandachtspunt. Niet voor niets gaven Provinciale Staten in september 2020 opdracht om zowel bij de totstandkoming als de uitvoering van het Programma Mobiliteit transparantie, flexibiliteit en participatie centraal te stellen.

In het Programma Mobiliteit zijn daarom overlegtafels opgenomen, die naast de reguliere overleggen met belanghebbenden en partners staan. Met deze overlegtafels willen we gezamenlijk vinger aan de pols houden of wat we doen voldoende bijdraagt aan de maatschappelijke doelen die we allemaal onderschrijven. En om te zorgen dat gewone Groningers, lokale initiatieven en maatschappelijk betrokkenen goed aangehaakt blijven en gehoord worden.

Hoe we binnen het provinciehuis onderling samenwerken bepaalt voor een groot deel hoe succesvol we zijn in participatie met de wereld om ons heen. De overlegtafels zijn daarom weliswaar een initiatief vanuit het Programma Mobiliteit, maar moeten we provincie-breed oppakken.



BIJLAGE 1: LIJST

VAN PARTICIPATIEGESPREKKEN

BIJLAGE 1 LIJST VAN PARTICIPATIEGESPREKKEN

FASE 1:

Augustus 2020 - april 2021

- Ambtenarensessies gemeenten
- Stateninformatiedag
- Statencommissie
- Overleg gedeputeerde – gedeputeerde Drenthe
- PS
- Start CMO Stamm
- BOT-sessie Staten
- Stakeholderssessie
- CMO Stamm enquête
- Overleg afdeling sport
- Zoom-sessie Groningers
- Zoom-sessie Groningers
- 1-op-1 gedeputeerde – airport Eelde
- 1-op-1 gedeputeerde – New Energy Coalition
- 1-op-1 gedeputeerde – VNO NCW
- 1-op-1 gedeputeerde – GSP
- Zoom-sessie Groningers
- BOT-sessie wethouders Groninger gemeenten
- 1-op-1 gedeputeerde – Noorderpoort
- 1-op-1 gedeputeerde – Arriva

- Aftrap technasium-opdracht
- Zoom-sessie Groningers
- 1-op-1 gedeputeerde – ProRail
- Hooglerarensessie
- Zoom-sessie Groningers
- 1-op-1 gedeputeerde – Qbuzz

FASE 2: VAN DROMEN NAAR DILEMMA'S

April 2021 - juli 2021

- 1-op-1 gedeputeerde – NS
- Knutselkeet basisschool de Petteflet
- Stakeholderssessie tweede editie
- Bestuurlijk Onderwijs Overleg
- Eerste heisessie
- 1-op-1 gedeputeerde – Indietopia
- 1-op-1 gedeputeerde – Groninger Dorpen
- Ambtenarensessie gemeenten
- Stateninformatiedag
- Expositie Atrium
- Gesprek gedeputeerde - Jongerenadviesraad
- Gesprek met wethouders Groninger gemeenten

FASE 3: TERUGLEGGEN VAN HET CONCEPT EN FORMELE INSPRAAKRONDE

november 2021 - april 2022

- Stakeholderssessie derde editie
- Verkennend debat Statencommissie
- Ambtelijke sessie gemeenten
- Koplopersessie vierde editie 'M100'
- Inloopbijeenkomst concept
Uitvoeringsprogramma

Voor impressies en filmpjes lees meer op www.gaaningroningen.nl

Wat Groningers beweegt

Programma Mobiliteit Provincie Groningen

Gedeputeerde Staten, september 2022

Tekst

Provincie Groningen

Redactie, ontwerp en vormgeving

Vonc Communicatie



info@provinciegroningen.nl

0503164933