

WAT GRONINGERS BEWEEGT

*Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
Provincie Groningen 2022-2027*



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
1. Een nieuwe aanpak voor mobiliteitsbeleid	5
2. Thematische uitwerking	10
2.1 Thema 1: Publieke Mobiliteit	10
2.2 Thema 2: Actieve Mobiliteit	14
2.3 Thema 3: Goederenvervoer en Logistiek	18
2.4 Thema 4: Infrastructuur	22
2.5 Thema 5: Slimme en Groene Mobiliteit	26
2.6 Thema 6: Verkeersveiligheid	33
3. Prioritering en keuzes	36
4. Netwerkgeregule, samenwerking en monitoring	53
5. Financiële kaders	56
Bijlage 1: Termen en begrippen	60

VOORWOORD

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

Mobiliteit gaat over kansen op werk of een opleiding, over je gezondheid en de leefbaarheid van je dorp of wijk. Mobiliteit is belangrijk om bij voorzieningen te komen, zoals de huisarts en het ziekenhuis. Het gaat ook om het dichterbij brengen van theater en natuurgebieden. Mobiliteit gaat over de wereld ontdekken en je eigen wereld letterlijk vergroten. Daarom zijn we bij alle gevoerde gesprekken begonnen met dromen. Dromen over hoe wij willen wonen, leven en recreëren in onze provincie en hoe mobiliteit daaraan kan bijdragen.

Op basis van deze waardevolle gesprekken kwamen we langzaam maar zeker tot concrete ideeën. Concrete ideeën over hoe we aan die dromen en wensen tegemoet kunnen komen. Dat hebben we verwerkt in het Programma Mobiliteit Provincie Groningen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 dat nu voor u ligt, vertalen we veel van deze ideeën en dromen in concrete acties en projecten.

Hiermee dragen we bij aan de maatschappelijke opgaven waarvoor we staan in Groningen. Daarbij is het goed om ons te realiseren dat het Programma Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn ontstaan in een tijdsgewricht waarin alles wat we normaal vonden, een nieuwe vorm kreeg als gevolg van corona. Dat heeft invloed gehad op de inhoud en de manier waarop beide programma's tot stand zijn gekomen. We leerden allemaal razendsnel samenwerken en overleggen via internet. En we beseffen des te meer hoe belangrijk persoonlijk contact is.

Het Programma Mobiliteit Provincie Groningen is een belangrijke pijler waar we ons als provinciebestuur op gaan richten de komende tien tot vijftien jaar. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 maakt deze richting voor de eerste jaren concreet. Het Programma Mobiliteit is het eerste overkoepelende mobiliteitsbeleid van onze organisatie. Daarmee is het een uniek, en vooral ook richtinggevend en bepalend document. Dank aan iedereen die hieraan heeft bijgedragen.

We kijken ernaar uit om, samen met u, te werken aan zorgeloze mobiliteit in Groningen.

Namens het College van Gedeputeerde Staten,

Fleur Gräper-van Koolwijk

Gedeputeerde Mobiliteit

September 2022

LEESWIJZER

Dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit beschrijft hoe we in de komende vijf jaar een begin maken om de ambities uit het Programma Mobiliteit te realiseren.

Hoofdstuk 1 beschrijft de nieuwe aanpak voor het mobiliteitsbeleid. Deze aanpak volgt uit acht maatschappelijke opgaven die we in het Programma Mobiliteit hebben geformuleerd. Aan de hand van zes mobiliteitsthema's pakken we deze maatschappelijke opgaven aan.

In **hoofdstuk 2** maken we de zes mobiliteitsthema's concreet. We omschrijven de doelen die we willen bereiken en zetten de highlights van de aanpak op een rij. Gedetailleerdere omschrijvingen van de projecten en activiteiten die bij de thema's horen, hebben we gebundeld in een apart document.

Hoofdstuk 3 schetst het brede beeld van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We introduceren het afwegingskader, waarlangs we alle activiteiten en projecten beoordelen op hun bijdrage aan brede welvaart, zodat we prioriteiten kunnen stellen en keuzes maken. Op basis van deze prioriteiten schetsen we wat de komende periode onze inzet is richting het Rijk.

In **hoofdstuk 4** gaan we in op het belang van goede samenwerking en monitoring en het voeren van slimme regie.

In **hoofdstuk 5** werken we uit hoe we het geheel willen financieren.

In **bijlage 1** lichten we een aantal termen en begrippen toe die in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan bod komen.





01 EEN NIEUWE AANPAK VOOR MOBILITEITSBELEID

1.1 VAN OMGEVINGSVISIE VIA PROGRAMMA MOBILITEIT TOT UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

Dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 is de praktische uitwerking van het Programma Mobiliteit van de provincie Groningen. Het Programma Mobiliteit schetst de strategische kaders voor het mobiliteitsbeleid van de provincie. Die strategische kaders vloeien weer voort uit de Omgevingsvisie van de provincie.

In het Programma Mobiliteit beschrijven we hoe mobiliteit als een rode draad door ons dagelijks leven loopt. Die rode draad verandert in rap tempo doordat in onze veranderende samenleving reizen een andere waarde heeft gekregen. Denk bijvoorbeeld

aan hoe we door de coronapandemie nu denken over bij elkaar zijn of op afstand samenwerken. Of denk aan hoe we steeds meer vertrouwen op navigatie-apps om onze bestemming te bereiken. In het Programma Mobiliteit beschrijven we waarom mobiliteit geen doel op zich is, maar hoe we mobiliteit dienstbaar maken aan maatschappelijke opgaven.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit maken we, binnen de kaders van het Programma Mobiliteit, specifieke keuzes voor projecten en investeringen met de focus op de periode van 2022 tot 2027. Bovendien geeft het een doorkijk naar uitvoeringsprogramma's die volgen.

1.2 ZORGELOZE MOBILITEIT DRAAGT BIJ AAN BREDE WELVAART

Mobiliteit is een van de pijlers die bijdraagt aan brede welvaart en de maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Dat betekent dat we de kwaliteit van leven in het hier en nu verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van die van latere generaties en/of elders in de wereld. Met het Programma Mobiliteit kiezen wij voor één integrale mobiliteitsvisie voor de provincie Groningen. Deze integrale mobiliteitsvisie laat zich in een notendop samenvatten met de term 'zorgeloze mobiliteit'.

Onder zorgeloze mobiliteit verstaan we: geen schadelijke emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Het staat ook voor betaalbare, veilige, comfortabele, makkelijke én gezonde mobiliteit. We streven naar mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen, waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. En waarbij je onderweg de verschillende Groninger landschappen, dorpen en steden kunt ervaren. Daarnaast gaat het om slimme, duurzame, compacte en leefbare steden met optimale doorstroming van mensen en goederen.

Vanuit mobiliteit zien we acht opgaven, waarmee we aan brede welvaart kunnen bijdragen. In het Programma Mobiliteit lichten we deze uitgebreid toe.

Wonen en ondernemen: ruimte om te leven in Groningen. We kiezen ervoor om nabijheid te organiseren in steden en dorpen. Dat betekent dat basisvoorzieningen zoals scholen en supermarkten zoveel mogelijk in de buurt zijn. Daarnaast zijn deze voorzieningen goed te bereiken met de fiets, het openbaar vervoer, de auto of zelfs te voet. Onze hubs groeien van op- en overstapplaatsen voor hoogwaardig openbaar vervoer naar ontwikkelhotspots waar voorzieningen dichterbij geplaatst kunnen worden.

Inclusiviteit en kansgelijkheid: iedereen kan meedoen. We maken mobiliteit voor iedereen makkelijk, betaalbaar en toegankelijk. Onze hubs zijn het op- of overstappunt voor snelle verbindingen naar voorzieningen die verder weg liggen.

Verbinding en innovatie: Groningen als startpunt van de wereld. We bouwen onze koploperpositie op het gebied van slimme en groene mobiliteitsoplossingen verder uit. We proberen innovaties in slimme en groene mobiliteit in Groningen als eerste uit; van drones tot slimme afspraken over rooster- en werktijden. We passen successen breed toe. Daarmee zijn we niet alleen zelf toekomstbestendig, onze oplossingen kun je ook toepassen op andere plekken in Nederland en daarbuiten. Zo blijven we ons bijvoorbeeld inzetten voor snellere treinverbindingen met de Randstad en Duitsland.

Werkgelegenheid en economie: de motoren van Groningen op volle toeren. We geven ruimte aan grote werkgevers, die samen met ons willen werken aan slimme en groene oplossingen om hun bereikbaarheid goed te organiseren. We bouwen pas nieuwe infrastructuur als andere slimme en groene oplossingen niet voldoende opleveren.

Gezondheid en gastvrijheid: actief genieten van Groningen. We ontwikkelen Groningen tot dé provincie waar je nog op ontdekkingsreis kunt. De 'parels van de provincie', zoals unieke landschappen, borgen en kerken, liggen verspreid door de provincie. We ontsluiten ze met aantrekkelijke ontdekkingsroutes voor alle vervoersvormen. Daarbij concentreren we ons op lopen en fietsen als gezondste vervoersvormen.

Klimaat en milieu: zero-emissie in 2035. We kiezen ervoor om de CO₂-uitstoot van mobiliteit naar nul te brengen in 2035. Met gemeenten en het Rijk zorgen we voor een samenhangend plan om de CO₂-uitstoot van mobiliteit snel te verminderen. Zero-emissie betekent ook dat de uitstoot van stikstofoxiden naar nul gaat.

Veiligheid: iedereen veilig onderweg. We beperken zoveel mogelijk veiligheidsrisico's onderweg, waar nodig met aanpassingen aan de infrastructuur. En we stimuleren veilig gedrag in het verkeer.

Samenwerking en betrokkenheid: mobiliteit voor ons allen, met ons allen. We willen nog beter leren samenwerken. De provincie is immers niet de enige die brede welvaart nastreeft. En zorgeloze mobiliteit kunnen we niet in ons eentje organiseren. Het brede participatietraject, dat we hebben opgezet om samen met onze omgeving dit Programma Mobiliteit tot stand te brengen, geven we vervolg.

1.3 UITVOERING: ZES THEMA'S IN DE PRAKTIJK BRENGEN

In het Programma Mobiliteit benoemen we zes mobiliteitsthema's (zie figuur 1), waarmee we mobiliteit zorgeloos willen maken. Deze zes thema's zijn een logische en pragmatische manier om ons dagelijkse werk in dienst te stellen van brede welvaart. In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit werken we deze thema's verder uit in projecten en activiteiten (zie hoofdstuk 2). Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit bevat voor elk thema meerdere projecten en activiteiten. Van een samenwerking met innovatiepartners en de aanleg van doorfietsroutes tot de realisatie van een spoorproject: het kan van alles zijn.



Figuur 1: Zes thema's in de praktijk brengen.

1.4 UITVOERING: HOE WE HET OVERZICHT HOUDEN

In de kern is het Programma Mobiliteit een omslag. Van het oplossen van knelpunten en problemen op het mobiliteitsnetwerk naar gebieds- en opgavegericht werken. Zo dragen we bij aan brede welvaart en helpen we knelpunten en problemen te voorkómen. Daarvoor is het belangrijk om goed inzicht en overzicht te houden op het grotere geheel van de opgaven waar de maatschappij voor staat. Zodat we alle mogelijkheden, taken en bevoegdheden die we als provincie hebben, integraal in stelling kunnen brengen.

Er zijn veel belanghebbenden en partners betrokken bij de brede maatschappelijke opgaven waaraan we werken. Daar willen we nog beter mee samenwerken. Daarom heeft participatie een centrale plek in ons werk. Want daarmee zorgen we dat we constant aandacht hebben voor het contact met Groningers, partners, belanghebbenden én alle beleidsvelden binnen het provinciehuis.

Daarnaast scheppen we duidelijkheid over ieders rol, door elke opgave of maatregel zoveel mogelijk neer te leggen op de plek waar deze thuishoort: bijvoorbeeld bij het Rijk voor een grote infrastructurele ingreep, bij de gemeente voor lokaal maatwerk of bij het bedrijfsleven en de markt voor een levensvatbare nieuwe (innovatieve) dienst. Wij voeren regie, organiseren de samenhang en nemen verantwoordelijkheid voor onze eigen taken en infrastructuur. Waar nodig en gewenst, stimuleren en ondersteunen we vanuit de provincie. Paragraaf 3.1 op [pagina 36](#) gaat hier dieper op in.

Naast overzicht is inzicht belangrijk. Met goede data en informatie kunnen we duurzame keuzes maken. Zitten we op de juiste weg naar zorgeloze mobiliteit en brede welvaart? Moeten we bijsturen of gaandeweg onze opgaven bijstellen? Om die vragen te beantwoorden werken we aan goede dataverzameling en monitoring. Meer hierover staat in paragraaf 3.2 op [pagina 38](#).

1.5 WAT VERANDERT ER?

De nieuwe aanpak voor mobiliteitsbeleid zorgt voor een aantal omslagen in het werk van de provincie. De belangrijkste zetten we hier op een rij.

1 Van 'nog meer mobiliteit mogelijk maken' naar 'maatschappelijke doelen dienen'

Mobiliteit zien we niet als doel op zich, maar als middel om leven, werken, ondernemen en genieten mogelijk te maken. Dit brengt met zich mee dat we bij knelpunten in het mobiliteitsnetwerk naar achterliggende oorzaken en brede oplossingen kijken. Waardoor ontstaat een knelpunt? Wie staan er in de file? Waarom reizen zij op dat moment? Oplossingen met de meeste positieve effecten op de maatschappelijke opgaven hebben de voorkeur. Dat hoeft niet altijd de aanleg van nieuwe infrastructuur te zijn.

2 Van sluitstuk achteraf naar cruciale randvoorwaarde vooraf

Bij alles wat we doen, werken we aan verkeersveiligheid en duurzaamheid. Dit doen we bijvoorbeeld door bij elk mobiliteitsproject in elke fase, startend bij de verkenningsfase, het Ambitieweb toe te passen, zodat de kansen op het gebied van duurzaamheid vanaf het begin helder zijn en steeds concreter worden. En we nemen standaard eisen op bij onze aanbestedingen en inkoopopdrachten op het gebied van duurzaamheid.

3 Van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit

We werken toe naar één vervoerssysteem waarmee je overal kunt komen in de provincie. Er is een basisnetwerk openbaar vervoer dat kernen met elkaar verbindt via de trein en bus. Met de hubtaxi kom je altijd bij een hub en vanaf daar kun je overstappen op het basisnetwerk. Dit netwerk willen we de komende jaren verder doorontwikkelen. Onze ambitie daarbij is dat reizigers hun eigen reis makkelijk en overzichtelijk zelf kunnen regelen en

afrekenen. Ook als je collectieve vormen van publieke mobiliteit (bus, trein, deelmobiliteit) en individuele mobiliteit (je fiets of auto) in jouw ketenreis combineert. De schakels in de keten moeten daarom goed op elkaar aansluiten.

4 Van fietsbeleid naar actieve mobiliteit

Naast het verbeteren van ons fietsnetwerk door middel van aanleg van door-fietsroutes in onze provincie voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en scholieren, zetten we ons ook in voor het verbeteren van andere mogelijkheden om actief te reizen en te recreëren. Zo gaan we bijvoorbeeld wandelverbindingen en -routes verbeteren, net als de vaarweginfrastructuur voor actieve waterrecreatie.

5 Naar een actievere rol voor goederenvervoer en logistiek

Samen met alle betrokken partijen versterken we de logistiek en het vergroenen van voer- en vaartuigen. Zo gaan we aan de slag met de uitrol van de openbare laadinfrastructuur voor goederenvervoer en stimuleren we de toepassing van waterstof. Bovendien denken we met ons netwerk na over het 'verslimmen' van de logistiek. Kun je bijvoorbeeld vrachten combineren? En kunnen we hubs realiseren om vanaf daar goederenvervoer over kleine afstanden te organiseren? Zo draagt logistiek niet alleen bij aan verduurzaming, maar bijvoorbeeld ook aan een robuuste economie en verkeersveiligheid.

6 Naar één integraal Mobiliteitsfonds

In het Mobiliteitsfonds bundelen we de financiële middelen voor mobiliteit, van waaruit we onze mobiliteitsopgaven financieren. Dat betekent geen vaste kaders of verdeling op voorhand meer tussen bijvoorbeeld budget voor infrastructuur of gedragscampagnes. We werken vanuit één Regionaal Mobiliteitsfonds aan een oplossing; opgavegericht in plaats van maatregelgericht.



02 *THEMATISCHE UITWERKING*



2.1 THEMA 1: PUBLIEKE MOBILITEIT

Wat is het?

Met publieke mobiliteit bieden we een doeltreffend systeem om van A naar B te komen. Dat betekent dat alle vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. In een goed georganiseerd systeem hoef je geen eigen voertuig te bezitten. Het zoeken en boeken van je reis is makkelijk en voordelig. Als je naadloos overstapt tussen lopen, fietsen, publieke mobiliteit en de auto, heb je meer reismogelijkheden. Zo maakt het voor jou kansen in de samenleving niet uit waar of hoe je woont. Je kunt voorzieningen zoals school en werk altijd bereiken.

Om publieke mobiliteit steeds beter te organiseren, zetten we in op innovaties: technologisch, qua reisgedrag en op het gebied van beleid. Om het geheel van publieke mobiliteit

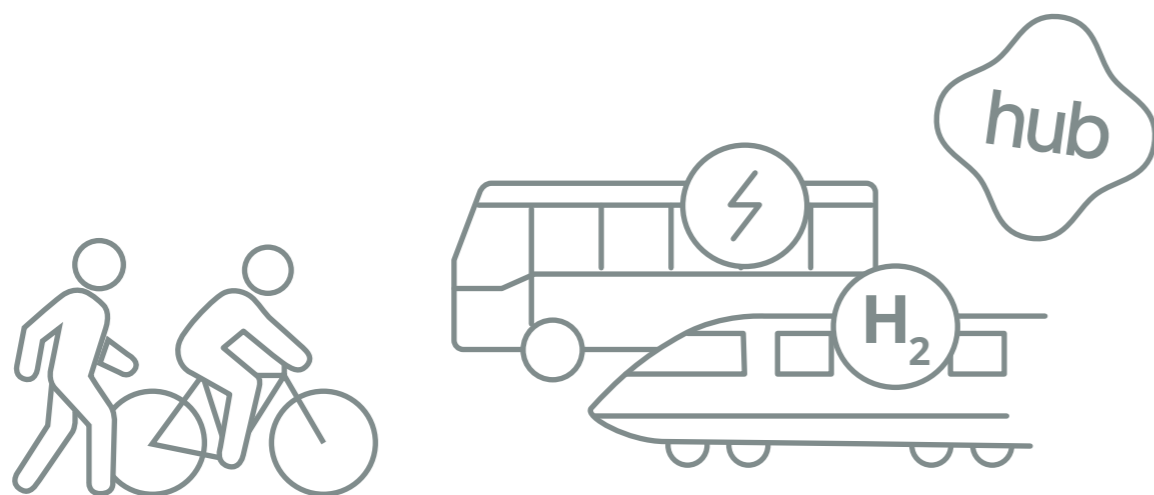
goed te organiseren, is goede samenwerking belangrijk. Samenwerking met vervoerders, werkgevers, onderwijsinstellingen en bewoners. Bovendien wordt het makkelijker om publieke mobiliteit zero-emissie te maken als we duurzaamheidseisen stellen bij aanbestedingen en het verlenen van vergunningen.

Kenmerkend voor publieke mobiliteit is dat één of meerdere overheidspartijen deze vervoersvorm organiseren, coördineren of er een vergunning voor verlenen. Denk bijvoorbeeld aan bussen en bushaltes, treinen en stations, hubtaxi's en hubs en carpoolplaatsen. Maar ook aan deelauto's, -scooters en -fietsen en andere deelsystemen die mogelijk worden ontwikkeld en aangeboden door bedrijven. Om publieke mobiliteit goed te laten functioneren, moeten de achterliggende datasets uitstekend werken en op elkaar aansluiten.

Hierbij hebben we het over goede reisinformatiesystemen, abonnementsvormen en betalingsinstrumenten die in één systeem beschikbaar zijn voor iedereen.

Als provincie hebben we de ambitie dat publieke mobiliteit en individuele mobiliteit (zoals een eigen auto of fiets) elkaar goed aanvullen tot één gehele ketenreis. Op momenten, routes en plekken waar het druk is, ligt de focus op collectieve publieke mobiliteit. Op plekken waar ruimte genoeg is, heeft individuele mobiliteit, de hubtaxi en deelmobiliteit een belangrijkere rol. Hubs zijn daarbij belangrijke schakels. Hier kun je overstappen van hubtaxi, deelmobiliteit en individuele mobiliteit naar collectieve publieke mobiliteit zoals trein en bus en andersom.

We willen alle publieke mobiliteitsdiensten samenbrengen in één goed functionerend geheel. Dat betekent één netwerk van vervoersvormen die we via hubs aansluiten op elkaar en het (inter)nationale netwerk. Het Basisnetwerk OV vormt hiervoor de basis, samen met de hubtaxi die reizigers via de hubs bij hun eigen voordeur kan brengen of ophalen.



Wat willen we bereiken?

De provincie is samen met haar partners verantwoordelijk voor de publieke mobiliteit binnen de provincie en van en naar de provincie. Wij willen onze reizigers een begrijpbare, betaalbare, toegankelijke, betrouwbare en sociaal veilige reis bieden.

Dit willen we bereiken:

- Het aantal reizigers dat gebruikmaakt van publieke mobiliteit komt zo snel mogelijk weer op het niveau van vóór corona en groeit daarna door.
- Reizigers geven een hoge waardering aan de publieke mobiliteit inclusief hubs.
- We ontwikkelen de hubs door tot toegankelijke, sociale en veilige plekken in de regio waar alle reizigers makkelijk en prettig op-, uit- of overstappen.
- We verminderen de CO₂-uitstoot van publieke mobiliteit in onze provincie.
- We bieden meer reismogelijkheden voor reizigers.
- We zorgen voor grotere bekendheid van publieke mobiliteit, waaronder de hubtaxi en vormen van deelmobiliteit.
- Autonoom vervoer wordt stap voor stap opgenomen binnen publieke mobiliteit.
- We zetten samen met partners stappen zodat reizigers hun hele reis makkelijker en begrijpelijker kunnen zoeken, boeken en betalen.
- We onderzoeken of het voor reizigers meerwaarde heeft om de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit onder te brengen in één uitvoeringsorganisatie.

Indicatoren - Publieke Mobiliteit

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.

Dit doen we aan de hand van indicatoren over het gebruik en de beleving van trein, bus en hubs, de punctualiteit van het openbaar vervoer en het aanbod van hubs en deelmobiliteit.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Klanttevredenheid trein en bus	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van het OV		Trein: 7,5 Bus: 7,5	Trein: 7,5 Bus: 7,5	Trein: 7,5 Bus: 7,5
Reizigerskilometers bus en trein	Samenvoeging van het aantal reizigers- en de gereden dienstregelingkilometers	Onderverdeling indicatoren <ul style="list-style-type: none"> • Reizigersgroei HOV • Reizigersgroei OV geheel • HOV: reizigerskilometers trein (2019: 247,5 miljoen) • HOV: passagiers bus (2019: 13,0 miljoen) • Overig OV: passagiers bus (2019: 13,0 miljoen) 	Gelijk aan pre-corona (2019)	Pre-corona (2019) + 10 %	Pre-corona (2019) + 15 %
Punctualiteit	Mate van betrouwbaarheid van de werkelijke tijden versus de dienstregeling	Bij trein is dit een in de concessie (2020-2035) opgenomen voorwaarde. Bij bus is dit een in de concessie (2020-2030) opgenomen voorwaarde.	Trein: <ul style="list-style-type: none"> • 95% binnen 3 minuten op bestemming • 99% binnen 5 minuten op bestemming • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs) 	Trein: <ul style="list-style-type: none"> • 95% binnen 3 minuten op bestemming • 99% binnen 5 minuten op bestemming • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs) 	Trein: <ul style="list-style-type: none"> • 95% binnen 3 minuten op bestemming • 99% binnen 5 minuten op bestemming • 100% vertrekt niet te vroeg • 100% binnen 3 minuten op knooppunten (stations en hubs)
Ontwikkeling hubs	Hubs voldoen aan de afgesproken wensen in het uitvoeringsprogramma hubs		100%	Verschuiving monitoring van 'checklist' naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving	Verschuiving monitoring van 'checklist' naar tevredenheid bij gebruikers en omgeving
Deelmobiliteit op hubs	Op welk percentage van de Groninger hubs wordt deelmobiliteit aangeboden		30%	50%	90%
Waardering hubs	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van hubs		7	7,3	7,5

Highlights van de aanpak

A Verbeteringen spoorse infrastructuur. We werken met een aantal projecten aan het uitbreiden en veiliger maken van de spoorse infrastructuur. Hiermee zorgen we ervoor dat reizigers in de toekomst profiteren van meer en snellere treindiensten.

B Verbeteringen weginfrastructuur voor een vlotte en goede doorstroming van de bus. We willen met een aantal maatregelen de doorstroming verbeteren op enkele hoofdcorridors voor bussen. Dit maakt de busdienstregeling voor reizigers sneller en betrouwbaarder.

C Hubs en deelmobiliteit. De hubs en de hubtaxi's zijn de basis voor een complete dekking van de bereikbaarheid in onze provincie met publieke mobiliteit en deelmobiliteit. We willen in samenwerking met onze partners maatregelen nemen om de bekendheid van de hubtaxi te vergroten, zodat meer reizigers er gebruik van gaan maken. Daarnaast stellen we een agenda op voor deelmobiliteit en ontwikkelen we de hubs door tot toegankelijke, sociale en veilige plekken in de regio waar alle reizigers makkelijk en prettig op-, uit- of overstappen.

D Verduurzaming publieke mobiliteit. Uiterlijk in 2030 zijn alle bussen in onze concessies zero-emissie. Uiterlijk december 2035 zijn alle treinen dat. Gedurende de looptijd van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit werken we naar deze doelen toe via de projecten die beschreven zijn onder het thema Slimme en Groene Mobiliteit.

E Interactie van trein en bus met vaarwegen en overwegen. In Groningen kennen we enkele knelpunten waar trein-, bus- en vaarwegverkeer elkaar soms in de weg zitten doordat bruggen open of dicht zijn. We onderzoeken met welke slimme oplossingen we onze ambities kunnen realiseren op het gebied van vaarwegen, trein en bus. Bij overwegen over het spoor zetten wij ons in om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit hangt nauw samen met de programmatische aanpak infrastructuur.

F Exploitatie van trein en bus en mogelijk integratie van alle onderdelen van publieke mobiliteit. We zetten ons in om het openbaar vervoer te verbeteren. Dit doen we door ons concessiebeheer te optimaliseren en de concessies verder te ontwikkelen. We willen het aangeboden vervoerproduct voor reizigers nog aantrekkelijker maken. Daarbij kijken we naar verduurzaming, sociale veiligheid, toegankelijkheid, begrijpbaarheid, vindbaarheid en betaalbaarheid. We onderzoeken ook of het voor reizigers meerwaarde heeft om de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit onder te brengen in één uitvoeringsorganisatie.

G Regionaal Toekomstbeeld OV. We maken samen met onze partners een regionale uitwerking van het landelijke OV-toekomstbeeld 2040. Hierbij zoomen we in op een actieagenda met maatregelen voor het openbaar vervoer binnen, van en naar Groningen. Een deel van deze ambities op het gebied van publieke mobiliteit past in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Een ander deel valt buiten het tijdsframe van dit programma.

H Deltaplan voor het Noorden. Met het Deltaplan voor het Noorden 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 spoorse projecten binnen het Deltaplan voor het Noorden: de Lelylijn, verbetering op bestaand spoor en de Nedersaksenlijn.



2.2 THEMA 2: ACTIEVE MOBILITEIT

Wat is het?

Actieve mobiliteit is elke manier van reizen waarvoor je zelf actief beweegt. Denk aan lopen, fietsen, skeeleren, steppen en ook aan watersporten als suppen en windsurfen. Actieve mobiliteit en de bijbehorende voorzieningen, zoals fiets- en voetpaden en bewegwijzering, veroorzaken geen uitstoot en weinig hinder voor de leefomgeving. Actief onderweg zijn, bevordert daarnaast de gezondheid. Bovendien geven lopen en fietsen mensen veel vrijheid. Die wordt steeds groter doordat we met elektrische fietsen op een comfortabele manier steeds verder kunnen komen.

Kinderen en volwassenen zonder rijbewijs kunnen lopend en op de fiets zelfstandig deelnemen aan de samenleving. Lopen en fietsen nemen ook nog eens weinig plek in. De ruimte die dat bespaart, kunnen we inzetten om de leefbaarheid te verbeteren. Goed ingerichte fietspaden, wandelgebieden en de lagere snelheden van lopen en fietsen ten opzichte van gemotoriseerd vervoer dragen bij aan de verkeersveiligheid. Aandachtspunt daarbij is wel de grotere snelheidsverschillen op de fietspaden door de introductie van de elektrische fiets en speed pedelec.

We investeren in de verbetering van het fietsnetwerk en we zorgen ervoor dat bij nieuwe infrastructurele projecten goede wandelvoorzieningen een randvoorwaarde zijn. We maken de fietsroutes die onderdeel zijn van het fietsknooppuntennetwerk aantrekkelijk en veilig voor alle doelgroepen. Ook wordt de fiets vaak gebruikt als voor- en/of natransport. Daarom zorgen we samen met onze partners voor voldoende comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden voor alle soorten fietsen op de hubs. Met de doorontwikkeling van het wandelknooppuntennetwerk werken we aan veilige en aantrekkelijke wandelroutes. Tot slot zetten we in op actief gebruik van onze vaarwegen. De fijnmazige wateren in onze provincie zijn geschikt voor kanoën, suppen en andere watersporten.

Wat willen we bereiken?

Fietsen en wandelen zijn gezond. Daarom stimuleren we dat mensen die dat kunnen zoveel mogelijk fietsen of wandelen als ze ergens heen gaan, of dat nou voor school, werk, boodschappen of recreatie is. Hiervoor verbeteren wij samen met onze partner-wegbeheerders de kwaliteit van het fietsnetwerk en de wandelvoorzieningen in onze provincie.

Dit willen we bereiken:

- Onze inwoners en bezoekers kiezen er vaker voor om te fietsen en te wandelen.
- We creëren een grotere veiligheid voor de fietser en de wandelaar.
- We investeren in betere fietsroutes en andere fietsvoorzieningen.
- We realiseren betere, aantrekkelijkere en veilige wandelroutes en -faciliteiten in onze provincie.

Op het gebied van watersport beperken we ons tot goed beheer van onze waterwegen. We stimuleren samenwerking tussen de diverse eigenaren en beheerders van waterwegen en werken zoveel mogelijk mee aan initiatieven om bijvoorbeeld vaarroutes te ontwikkelen.

Dit willen we bereiken:

- Goede samenwerking met en tussen waterwegbeheerders in de provincie.
- Waterwegen in beheer van de provincie die geschikt zijn voor watersport, zijn in goede staat van onderhoud.



Indicatoren - Actieve Mobiliteit

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.

Dit doen we aan de hand van indicatoren over het gebruik en de beleving van fietsen, wandelen en vaarrecreatie.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Meer fietsers	Stijging van fietsgebruik: 20% meer fietskilometers in 2027 t.o.v. 2017	Doelstelling in lijn met de landelijke doelstelling van Tour de Force	18% meer t.o.v. 2017	20% meer t.o.v. 2017	Volgt na herijking rond 2027
Verkeersveiligheid fietsers	Het aantal slachtoffers onder fietsers dringen we terug naar nul in 2050	Doelstelling in lijn met landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid	25% minder t.o.v. 2019	50% minder t.o.v. 2019	65 % minder t.o.v. 2019
Kwaliteit fietsknooppunten-netwerk	Kwaliteit van het routenetwerk van recreatieve fietsverbindingen in de hele provincie	Uitgedrukt in 0-5 sterren, knooppunt- en LF-routes (zoals gemeten door Fietsplatform)	Van 4,3 in 2019 naar 4,4	4,5	4,5
Waardering wandelknooppuntennetwerk	Mensen zijn bekend en tevreden met het wandelknooppunten-netwerk	Gebruikers beoordelen het met een 7,8 bij de eerste meting na oplevering in 2021	Beoordeling 7,9	Beoordeling 8,0	
Mogelijkheden voor wandelen	Lengte van het wandelknooppuntennetwerk	In 2021 is het netwerk opgeleverd en bevat dan 3011 km	Het netwerk is uitgebreid met 2% extra kilometers	Het netwerk is uitgebreid met 5% extra kilometers	
Knelpunten recreatievaart verminderen	We willen knelpunten verminderen in de openingstijden en bediening van onze vaarwegen	Het gaat om knelpunten van bruggen en sluzen in provinciaal beheer. Openingstijden en bedieningsmethoden worden gebruiksvriendelijk	Vaarwegennota wordt nog vastgesteld, daarna uitvoering van beleid. Nog niet gereed in 2025.	In 2030: 40% minder knelpunten	In 2050: 90% minder knelpunten
Tevredenheid fietsers	Tevredenheid van fietsers over het fietsen in onze provincie	Het rapportcijfer uit de tweejaarlijkse Fietsenquête van de provincie over de algemene waardering van fietsen in Groningen. In 2022 is het cijfer een 7,3	7,5	7,8	8

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

Highlights van de aanpak

A Een wandelagenda opstellen

We stellen een wandelagenda en gezamenlijk programma van eisen op voor wandelvoorzieningen met onze partners en infrastructuurbeheerders.

B Investeren in fietsen in Groningen

We verbinden het onderdeel fiets aan andere modaliteiten zoals de combinatie fiets en openbaar vervoer met goede voorzieningen op knooppunten en goede fietsroutes, maar ook voorzieningen op hubs als startpunt voor recreatief fietsen. Ook is de fiets een belangrijk onderdeel van duurzame logistiek en verkeersveiligheid. Zo stimuleren wij de cargo bikes in de (stads)logistiek en hebben we tegelijkertijd aandacht voor de verschillende types fietsen en fietsers op het fietspad.

Maatschappelijke thema's zoals duurzaamheid en gezondheid worden nadrukkelijk verbonden met onze activiteiten en projecten in het kader van fietsen in Groningen. We kijken integraal naar opgaven, werken samen met en sluiten aan bij bestaande initiatieven.

We investeren in fietsen in Groningen aan de hand van vijf aandachtspunten, die elkaar onderling versterken. Zo willen we via fietsstimulering inwoners verleiden om vaker de fiets te gebruiken. Ook investeren we in voorzieningen op overstappunten (ketenmobiliteit) zodat men makkelijker kan overstappen tussen verschillende vervoersvormen. We bieden een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk en breiden dit uit. Het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer willen we terugdringen met een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving.

Tot slot willen we de goede samenwerking met onze partners verstevigen om meer enthousiasme rondom het thema fiets te krijgen. Hierbij kunnen partijen elkaar versterken waardoor de projecten en activiteiten effectiever worden.

C Water

Het onderhoudsprogramma voor onze waterwegen is goed afgestemd op de behoeften van waterrecreanten en watersporters. Omdat dit nauw samenhangt met de programmatische aanpak infrastructuur, brengen we de uitwerking hiervan onder in het thema Infrastructuur. Meer hierover staat in paragraaf 2.4 op [pagina 22](#).

2.3 THEMA 3: GOEDERENVERVOER EN LOGISTIEK

Wat is het?

Dagelijks vinden vele goederen hun weg van verzender naar ontvanger. Het gaat om de hele keten van grondstoffen tot tussen- en eindproducten en van recyclematerialen tot nieuwe grondstoffen. Het (internationale) handelsverkeer leidt tot grote vervoersstromen zoals container- en bulktransport over zee. Het gaat ook om fijnmazige distributie en inzameling dichtbij. Denk hierbij bijvoorbeeld aan pakketbezorging, bevoorrading van winkels, ziekenhuizen en bouwplaatsen.

Logistiek geeft sturing en uitvoering aan alles wat komt kijken bij de opslag, de handling en het vervoer van goederen. Het doel van logistiek is het zo goed mogelijk benutten van beschikbare capaciteiten in productie, distributie, service en andere ondersteunende diensten. Op die manier worden logistieke kosten zo laag mogelijk gehouden en zijn klanten tevreden.

Logistiek kan eenvoudig zijn, maar is vaak complex. Zo zijn gemiddeld 28 verschillende partijen betrokken bij het logistieke proces voordat een container op de plaats van bestemming is. Logistiek is een essentiële katalysator voor het economisch functioneren van bedrijven en de leefbaarheid. Tegelijkertijd hebben logistieke activiteiten effecten op onze leefomgeving. Daarom willen wij als provincie met de betrokkenen om tafel over vestiging, vergroening en innovatie van goederenvervoer en logistiek.

Wat willen we bereiken?

Wij zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening en bereikbaarheid in onze provincie. We willen dat logistiek in Groningen optimaal bijdraagt aan de brede welvaart van Groningen en zero-emissie opereert in 2035.

Wij willen ervoor zorgen dat bedrijven met een logistieke functie:

- Zich concentreren op de meest geschikte plekken. Bedrijven bouwen hun vestiging duurzaam en circulair. Hierdoor kan logistiek optimaal ten dienste staan aan de maatschappelijke opgaven.
- De meest geschikte routes en modaliteiten inzetten voor goederenvervoer.
- Groene, hernieuwbare brandstoffen en energiedragers (batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch) gebruiken en produceren (bijvoorbeeld zonnedaken). Daarnaast willen we dat deze bedrijven zero-emissie opereren in 2035.
- Bijdragen aan de ontwikkeling van groene, innovatieve en circulaire bedrijvigheid. Met zulke bedrijven zetten we Groningen op de kaart.
- Bijdragen aan de ontwikkeling van de kenniseconomie, bijvoorbeeld op het gebied van autonome en schone vervoersoplossingen en digitalisering.
- Passende werkgelegenheid genereren voor verschillende opleidingsniveaus: voor kwetsbare groepen, kenniswerkers en alles daartussen.
- Bijdragen aan inclusieve mobiliteit, waarbij mobiliteit toegankelijk is voor iedereen. Dit kan bijvoorbeeld met gecombineerd vervoer van goederen en mensen.

Als provincie hebben we drie aangrijpingspunten om dit op te pakken:

1. Multimodale netwerken duurzaam op orde brengen (knooppunten en verbindingen)

We willen dat logistieke knooppunten, geschikte routes, modaliteiten (wegen, vaarwegen, spoorverbindingen, luchtvaartroutes en buisleidingen) en verbindingen helder gedefinieerd en functioneel zijn. Hetzelfde willen we voor voorzieningen en services die nodig zijn om te vergroenen en te innoveren zoals elektriciteit en datanetwerken. Daarmee concentreren we logistieke activiteiten op geschikte locaties. Bovendien bevorderen we de brede welvaart. Tegelijkertijd minimaliseren we overbodige vervoersbewegingen en verkeers- en milieuoverlast. Dit zijn ook de randvoorwaarden voor vergroening en innovatie.

2. Logistiek verduurzamen

We willen logistiek verduurzamen. We brengen de logistieke stromen in beeld, zodat we kunnen sturen op efficiëntere en duurzamere goederenstromen. Dat betekent:

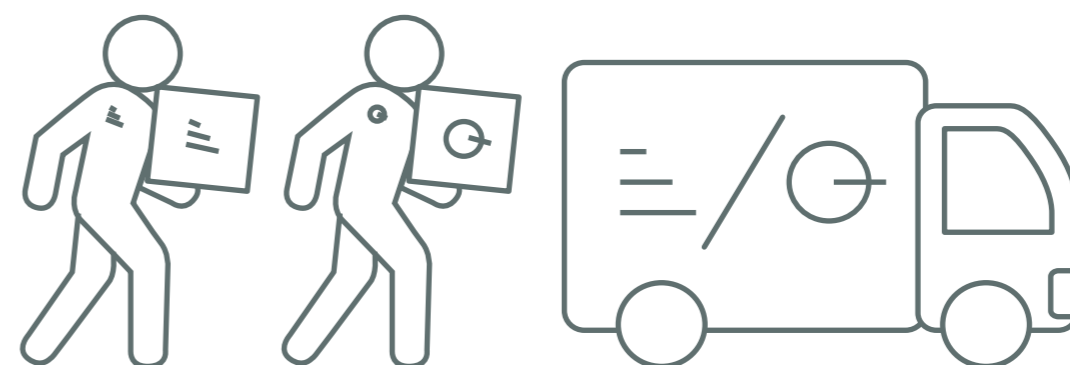
- Optimale op- en overslag op daarvoor geschikte plekken.
- Efficiënte goederenstromen zodat we onnodig vervoer (en de effecten ervan) voorkomen.
- Goederenvervoer via gewenste routes en duurzame modaliteiten; met slimme, inclusieve en groene logistiek en vervoersoplossingen. Oplossingen die haalbaar en betaalbaar zijn voor de gewenste routes en modaliteiten.
- De juiste ondersteuning, zoals dataservices en veranderingen in wet- en regelgeving.

Wij gaan deze zaken niet zelf realiseren als provincie, dat is niet onze verantwoordelijkheid. We gaan wel samen met partners in de logistieke sector definiëren wat daarvoor nodig is. Wij bieden samen met onze partners richting, sturing en ondersteuning.

3. Werkgelegenheid, economie en inclusiviteit versterken

We willen logistiek en goederenvervoer toegankelijk maken voor iedereen. Dat doen we met onderstaande doelen:

- a. Zoveel mogelijk mensen kunnen gemakkelijk in- en doorstromen in de logistiek. Van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt tot kenniswerkers.
- b. De bevoorrading van mensen blijft gewaarborgd, ook in afgelegen gebieden. Dat betekent dat mensen die op het platteland wonen in de toekomst nog steeds hun boodschappen in de buurt kunnen doen of pakjes bezorgd kunnen krijgen.
- c. Groene, economisch relevante, circulaire en innovatieve bedrijven in Groningen kunnen gemakkelijk gebruikmaken van een goed functionerend logistiek netwerk. Zo kunnen ze optimaal functioneren, zich ontwikkelen en passende werkgelegenheid bieden.



Indicatoren - Goederenvervoer en Logistiek

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.

Dit doen we aan de hand van indicatoren over het gebruik van en de ontwikkeling in het goederenvervoer en de logistieke keten.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Aandeel vervoerd gewicht via weg	Aandeel wegtransport in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	-5%	-10%	-15%
Aandeel vervoerd gewicht via water	Aandeel beroepsvaart in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	+5%	+10%	+15%
Aandeel vervoerd gewicht via spoor	Aandeel spoorvervoer in totaal goederenvervoer	t.o.v. 2021	Geen afname	Geen afname	Geen afname
Zero-emissie logistiek	Zero-emissie goederenstromen over de weg		Binnenstad Groningen = zero-emissie-zone	30%	100%
Logistieke OV-hubs	OV-hubs die tevens een belangrijke logistieke functie hebben		(Meegewerkt aan) realisatie 2 hubs	(Meegewerkt aan) realisatie 5 hubs	(Meegewerkt aan) realisatie 10 hubs
Laadlocaties	Openbare laadlocaties in provincie Groningen voor goederenvervoer	Er wordt nog onderzocht hoeveel laadlocaties nodig zijn. Cijfers zijn daarom nog niet bekend.			

Highlights van de aanpak

We sluiten bij de logistiek in onze provincie nadrukkelijk aan bij lopende ontwikkelingen, bestaand beleid en externe organisaties en samenwerkingsverbanden die hier al mee bezig zijn. Zo bundelen we de krachten en zorgen we voor eenheid, richting en sturing op logistiek.

De nieuwe aanpak richt zich op vier thema's:

A Multimodale en logistieke netwerken duurzaam op orde brengen

We brengen de logistieke processen in Groningen in kaart. Waar gaan goederen heen en waar komen ze vandaan? Samen met ondernemers, overheden en logistieke partners benoemen we knelpunten en zoeken we naar slimme oplossingen. Bijvoorbeeld het verbeteren van logistieke voorzieningen, vervoersstromen verplaatsen van de weg naar het water, of het verplaatsen van bedrijven of logistieke knooppunten. We verkennen of we voor de oplossingen een gezamenlijke agenda kunnen opstellen.

B Logistiek als smeeroilje van de maatschappij

We stellen een logistieke makelaar aan, die samen met bedrijven, overheden en andere logistieke partners werkt aan duurzame en efficiënte logistieke ketens in Groningen. Het doel is dat logistiek maximaal bijdraagt aan brede welvaart. We stellen een gezamenlijke agenda op en ontwikkelen pilots. Voorbeelden hiervan zijn vermindering van het aantal logistieke kilometers, logistiek koppelen aan publieke mobiliteit of agro-logistieke routes verbeteren.

C Katalysator voor werkgelegenheid, kennisontwikkeling en inclusiviteit

We verkennen hoe logistiek kan bijdragen aan inclusiviteit. Bijvoorbeeld doordat je met goede bezorgdiensten langer zelfstandig thuis kan blijven wonen, ook in het landelijk gebied. Of hoe fijnmazige logistieke diensten voor broodnodige werkgelegenheid en levendigheid in kleinere kernen kunnen zorgen. En hoe opleidingen bijdragen aan de logistieke arbeidsmarkt. We ontwikkelen daarom een kennisagenda samen met kennisinstellingen, logistieke partners en mede-overheden.

D Logistiek in Groningen versterken

We zien Groningen als krachtige logistieke hub die Scandinavië en Noordwest-Europa verbindt. Een gebied waar nog ruimte is voor grote ondernemingen, een knooppunt van duurzame energiestromen en innovatie. Zo willen we Groningen (inter)nationaal ontwikkelen én profileren. We richten daarom een Logistiek Platform Groningen op. Daarmee willen we de logistiek in Groningen versterken, aansluiting zoeken bij relevante (inter)nationale netwerken en platforms, inzetten op aansluiting en ontwikkeling van de North Sea Baltic Corridor, en onze provincie met relevante evenementen en projecten op de kaart zetten. De eerdergenoemde logistieke makelaar heeft hier een belangrijke rol in.

2.4 THEMA 4: INFRASTRUCTUUR

Wat is het?

Schepen, treinen, bussen, vrachtwagens, fietsers, voetgangers en personenauto's: een legioen mensen en vele tonnen goederen vinden dagelijks hun weg naar hun bestemming. Infrastructuur verbindt dorpen en steden; het bepaalt voor een deel onze kijk op het landschap.

Maar infrastructuur scheidt ook gebieden, heeft een milieu-impact en het gebruik ervan zorgt voor licht-, geur- en geluidshinder en onveiligheid. Tegelijkertijd heeft de manier waarop we omgaan met onze infrastructuur invloed op de leefbaarheid van de leefomgeving en is infrastructuur onderdeel daarvan. Een goed infrastructuurnetwerk binnen en naar de provincie Groningen maakt de ruimtelijke en economische ontwikkeling van onze provincie mogelijk. Bovendien is het belangrijk voor het leefcomfort van onze inwoners en essentieel om mee te kunnen doen aan de samenleving.

Met andere woorden: met onze eigen infrastructuur kunnen we direct sturen op meerwaarde voor de provincie. Het gaat dan om wegen, vaarwegen en fiets- en wandelpaden. We onderscheiden een kernnetwerk en een ontsluitend netwerk. Het kernnetwerk bestaat uit de doorgaande, grotere routes die een bovenregionale functie hebben. Het ontsluitend netwerk bestaat uit fijnmazigere routes die een lokale functie hebben en vaak aansluiten op het kernnetwerk.

Wat willen we bereiken?

We zijn verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van onze provincie. Daarom werken we aan een adequate ontwikkeling én instandhouding van ons infrastructuurnetwerk. We richten ons vooral op het kernnetwerk, omdat we daar vaak wegbeheerder van zijn en daarmee de hele provincie bedienen. Uiteraard werken we nauw samen met andere

(water)wegbeheerders. Alle fietspaden, wandelpaden, (water)wegen en andere infrastructuur vormen samen één systeem.

Met dit thema willen we een effectief, leefbaar en duurzaam infrastructuurnetwerk bieden met de juiste functionaliteit, kwaliteit en waarde. Zo kunnen mensen en goederen veilig en vlot op hun bestemming komen met minimale overlast voor de omgeving. Tegelijkertijd hebben we direct invloed op de leefomgeving van omwonenden en de beeldkwaliteit van het landschap.

Dit willen we bereiken:

- Het kernwegennet, kernvaarwegennet, recreatief vaarwegennetwerk, basisfietsnetwerk en de wandelpaden voldoen aan kwaliteitseisen die passen bij hoe deze netwerken gebruikt worden. We zorgen daarom bijvoorbeeld voor snelle fietsverbindingen tussen grote kernen onderling en met de stad Groningen en voor aantrekkelijke recreatieve fietsverbindingen.
- We willen de logistiek in Groningen versterken. Daarom streven we samen met andere infrabeheerders naar een goed en aantrekkelijk kernnetwerk van wegen en vaarwegen.
- Het infrastructuurnetwerk is adequaat onderhouden, veilig, leefbaar, in lijn met onze ambities voor klimaatadaptatie, CO₂-neutraal en circulair.
- De waarde van onze infrastructuur wordt zoveel mogelijk benut en de directe leefomgeving en beeldkwaliteit worden versterkt.
- Wij voeren het 'Schone Lucht Akkoord' uit en blijven voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder.
- Het openbaar vervoer ondervindt zo min mogelijk vertraging door stagnatie op onze wegen.

Indicatoren - Infrastructuur

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.

Dit doen we aan de hand van indicatoren over gebruik en beleving van onze wandel- en fietspaden, vaarwegen en weginfrastructuur.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Weginrichting	Percentage weglengte kernwegennet dat voldoet aan de inrichtingseisen (gebaseerd op de CROW-richtlijnen)		<ul style="list-style-type: none"> 15% provinciale wegen 15% provinciale fietspaden 	<ul style="list-style-type: none"> 20% provinciale wegen 30% provinciale fietspaden 	
Vaarweginrichting	Percentage lengte kernvaarwegennet dat voldoet aan de kwaliteitseisen		Vaarwegennota wordt nog vastgesteld, daarna uitvoering van beleid. Nog niet gereed in 2025.	30%	40%
Adequaat onderhoud	Onderhoudsachterstand van 7%-9% bij wegen (volgens beleid-skader beheer en onderhoud)	Bij een lager percentage is sprake van kapitaalvernietiging omdat te vroeg onderhoud wordt uitgevoerd	7-9%	7-9%	7-9%
CO₂-neutrale en circulaire infrastructuur	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	Klimaatneutraal betekent hier dat er door de provincie netto geen CO ₂ wordt uitgestoten door opdrachtnemers en ketenpartners. En met circulair werken geven we aan dat we grondstoffen hoogwaardig hergebruiken en dat we zo min mogelijk afval produceren	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	Zie gedetailleerde uitwerking in de routekaart met onze groene infrastructuur ambities (figuur 3, pag. 27) in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	100% CO ₂ -neutraal (directe emissies)
Doorstroom bussen	Aantal wegvakken/kruispunten op provinciale wegen waar bus vertraging oploopt		0	0	0
Doorfietsroutes	Toename fietsgebruik op onze doorfietsroutes	Op basis van tellingen, gemeten vanaf 2017. Doelstelling is 20% meer fietskilometers in 2027 t.o.v. 2017. In lijn met Tour de Force	15%	2027 = 20% meer fietskilometers	
Hoofdfietsroutes	Toename gebruik hoofdfietsroutes na realisatie van de route	Op basis van tellingen, gemeten vanaf nuljaar 2022. In lijn met doelstelling Tour de Force	Toename 5%	Toename 10%	

Highlights van de aanpak

A Met infrastructuur bijdragen aan gebiedsopgaven

Een van de grote gebiedsopgaven van het moment is de Verstedelijkingsstrategie regio Groningen-Assen. Hier willen we tienduizenden woningen en arbeidsplaatsen realiseren, die leefbaar en goed bereikbaar zijn. Een andere grote opgave zijn de zeehavens. Rondom de havens ontwikkelt zich veel bedrijvigheid en logistiek. We denken bij deze ontwikkelingen actief mee over hoe goede infrastructuur aan deze opgaven kan bijdragen.

B Programmatische aanpak wegen, fietspaden, wandelpaden, vaarwegen en kunstwerken

We houden onze wegen, fietspaden, wandelpaden, vaarwegen en kunstwerken in goede staat van onderhoud om te komen tot het gewenste netwerk. We kiezen voor een strategische en programmatische aanpak waarin we groot onderhoud, verduurzaming, instandhouding, verbetering, ontwikkeling en overname/overdracht van onze netwerken combineren. Hierin nemen we de volgende koppelkansen mee:

- **Wegen, fietspaden en wandelpaden veilig, leefbaar en duurzaam**

Elke infrastructurele ingreep grijpen we aan om het wegennet, de fietspaden en de wandelpaden stapsgewijs veiliger, duurzamer en circulair te maken en ze zo in lijn te brengen met de acht maatschappelijke opgaven waar we aan werken.

- **Doorstroming van openbaar vervoer-assen verbeteren**

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer betrouwbaar en snel is. We zoeken bij elke ingreep daarom koppelkansen om op de openbaar vervoer-assen te zorgen dat bussen minder oponthoud hebben. Denk bijvoorbeeld aan het afstellen van verkeersregelininstallaties of het aanleggen van busbanen.

- **Vaarwegen adequaat en duurzaam**

Het grootonderhoud grijpen we aan om stapsgewijs een passende vaarwegklasse te realiseren, de vaarwegen in lijn te brengen met onze ambities voor klimaatadaptatie en circulair te maken. Ook kijken we of we koppelingen kunnen maken met bijvoorbeeld natuur, waterkwaliteit/-kwantiteit en energie. Tot slot willen wij met betrokken beheerders van vaarwegen, bruggen en sluizen bedieningstijden, voorzieningen en regimes afstemmen, zowel voor goederenvervoer als recreatie.

- **Kunstwerken**

De renovatie of vervanging van kunstwerken grijpen wij aan om opnieuw te bezien wat de wenselijke functionaliteit en voorzieningen (zoals steigers, bediening, verlichting) van het kunstwerk zijn binnen het totale (vaar)wegennet.

- **Instandhoudingsknelpunten**

Wij voorzien een aantal financiële knelpunten voor de instandhouding van de provinciale infrastructuur. Concreet gaat het om het vervangen van boordvoorzieningen langs het Reitdiep, vervangen van de brug Ulrum, problemen met afwatering van de keerwanden langs de N860, herstellen van schades door hoogovenslakken in de fundering van wegen, een structurele oplossing voor problemen in fietspaden door boomwortelopdruk, vervangen van de boordvoorzieningen van de nostalgische kade aan het Oude Eemskanaal en grootschalig baggerwerk in het Noord-Willemskanaal. Op het moment dat deze onderdelen aan de orde zijn, komen we hiervoor met nadere voorstellen.

C Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

We maken de lopende projecten vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 af en werken aan het vervolg met nieuwe doorfietsroutes en regionale hoofdfietspaden.

D Lopende projecten afmaken

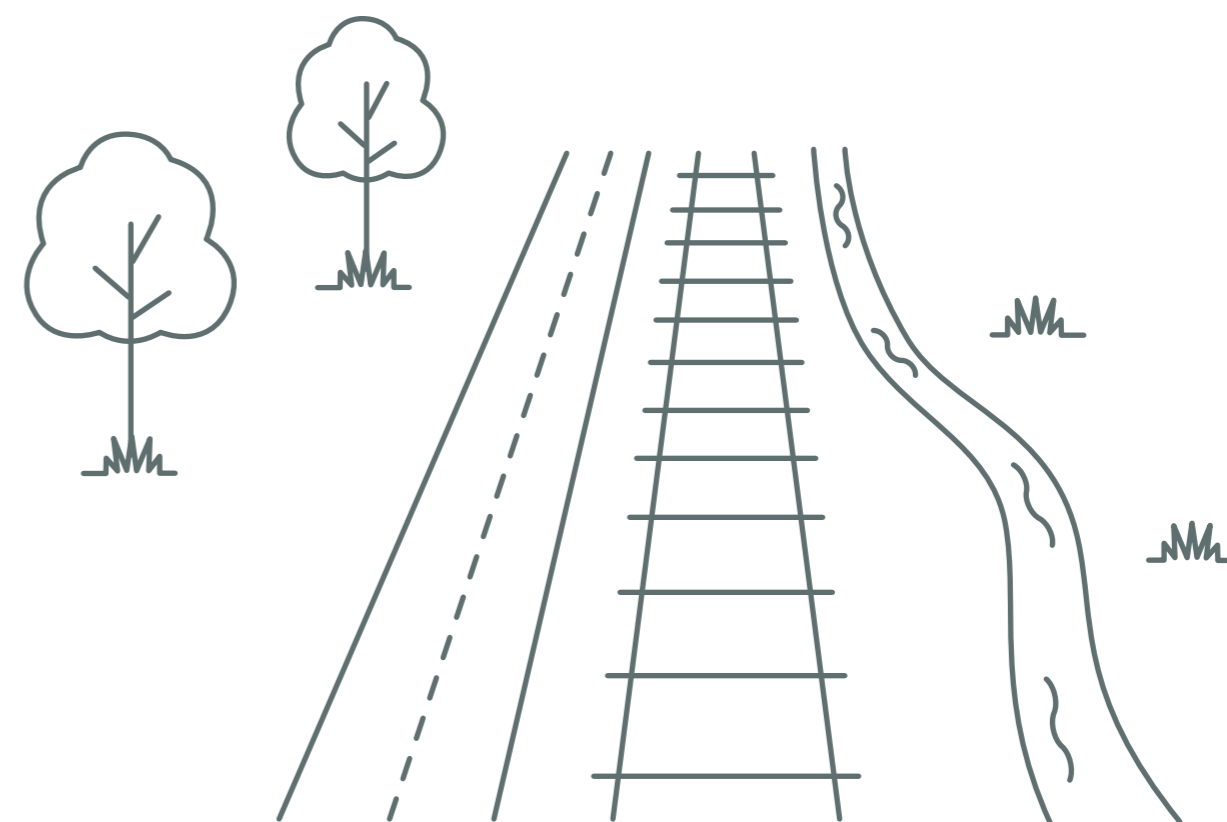
We maken lopende projecten vanuit het MIT-RSP¹ af, voor zover die niet al bij andere programmaonderdelen zijn opgenomen. Bijvoorbeeld de verbinding N355 Groningen-Zuidhorn of de bereikbaarheid van het Lauwersmeergebied via de N361.

E Majeure projecten

We noemen een project majeur als het grote invloed heeft op het gehele mobiliteitssysteem en bepalend is voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van heel Groningen. Vaak zijn dit projecten van grote financiële omvang, hebben de werkzaamheden grote impact op de bereikbaarheid en zijn we hierbij vaak ook afhankelijk van financiering van derden. Denk bijvoorbeeld aan projecten zoals Aanpak Ring Zuid, Ring West Verbindt en N33-Midden.

F Aanpak Groningen Bereikbaar

We gaan door met de Minder Hinder-aanpak. Dit doen we inclusief afstemming van werk in uitvoering, communicatie over de te verwachten verkeershinder, gedragsbeïnvloeding en verkeersmanagement in de hele provincie Groningen.



¹ Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport – Regionaal Specifiek Programma (MIT-RSP) is een meerjarig financieringsprogramma om investeringen in infrastructuur te kunnen doen.

2.5 THEMA 5: SLIMME EN GROENE MOBILITEIT

Wat is het?

Met slimme mobiliteit bedoelen wij alles wat we kunnen doen om mobiliteit efficiënter, inclusiever, schoner en veiliger te organiseren. Slimme mobiliteit gaat bijvoorbeeld over gedrag: welke keuzes maken we als we reizen? Op welk moment reizen we en met welk voertuig? Slimme mobiliteit gaat voor een groot deel ook over innovaties: technologie die ons in de toekomst nieuwe mogelijkheden biedt. Dit zijn bijvoorbeeld autonome voer-, vaar- en vliegtuigen.

Slimme mobiliteit gaat ook over het beter benutten van bestaande infrastructuur, het verminderen of voorkomen van de realisatie van nieuwe infrastructuur, het verminderen van hinder bij nieuwe projecten en beheer en onderhoud. Slimme mobiliteit omvat tenslotte ook het ontdekken van nieuwe manieren van reizen, die vaak voor het eerst in Groningen worden toegepast. Zo zijn we een voorbeeld voor onze provincie en ver daarbuiten: Groningen als startpunt van de wereld.

Groene mobiliteit staat voor alles wat we kunnen doen om de negatieve effecten van mobiliteit te verminderen. Denk hierbij aan de uitstoot van stoffen als CO₂ en stikstof die schadelijk zijn voor het klimaat en de natuur. Of aan het verminderen van geluidsoverlast van het vervoer zelf en de werkzaamheden aan infrastructuur. Groene mobiliteit gaat ook over de infrastructuur waar voertuigen gebruik van maken. Ook daar is een wereld te winnen op het gebied van klimaat en natuur als we kijken naar hoe wij die infrastructuur produceren, realiseren en beheren.

Groene mobiliteit begint bij ons bij de bron. We tanken alleen groen geproduceerde waterstof in onze voertuigen en Hydrogenated Vegetable Oil (HVO). Doordat we deze HVO uit de eigen regio halen, houden we controle over de herkomst en is er minder CO₂-uitstoot door transport van grondstoffen.

Slimme en groene mobiliteit zijn nauw met elkaar verweven. Slimme mobiliteit is eigenlijk altijd mobiliteit met zo weinig mogelijk of geen schadelijke uitstoot. Andersom zijn veel groene toepassingen vaak ook slim. Met slimme en groene mobiliteit dragen we bij aan zorgeloze mobiliteit. Slimme en groene oplossingen die in Groningen werken, zijn bruikbaar in heel Nederland én daarbuiten. Dit laten we bijvoorbeeld al zien met waterstofbussen en autonome voertuigen.

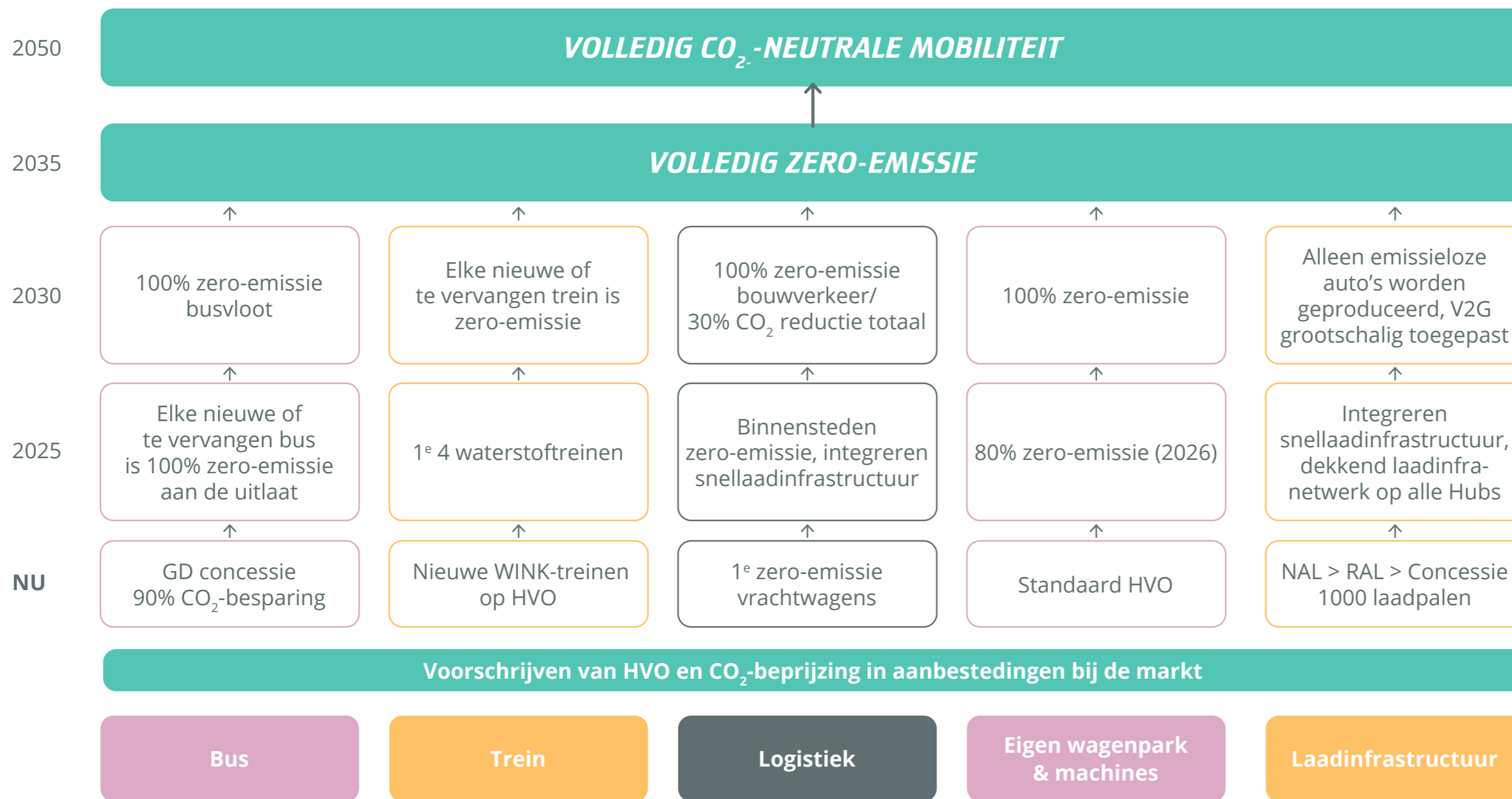
Wat willen we bereiken?

Zero-emissie mobiliteit is de eerste belangrijke doelstelling van de provincie Groningen. We hebben een routekaart uitgewerkt (zie figuur 2 en 3 op de volgende pagina's) met daarin een stappenplan waarmee we in 2050 alle mobiliteit en infrastructuur waar we als provincie zeggenschap over hebben, volledig CO₂-neutraal maken. Voor elke vijf jaar geven we mijlpalen aan. Hiermee geven we concrete invulling aan het Klimaatakkoord en de door Provinciale Staten vastgestelde Klimaatagenda.

Uiteraard verbreden we onze aanpak zoveel mogelijk, bijvoorbeeld door met de logistieke sector te kijken naar optimalisatie en verduurzaming van goederenstromen. Zo helpen we hen om hun CO₂-reductiedoelstellingen te bereiken.

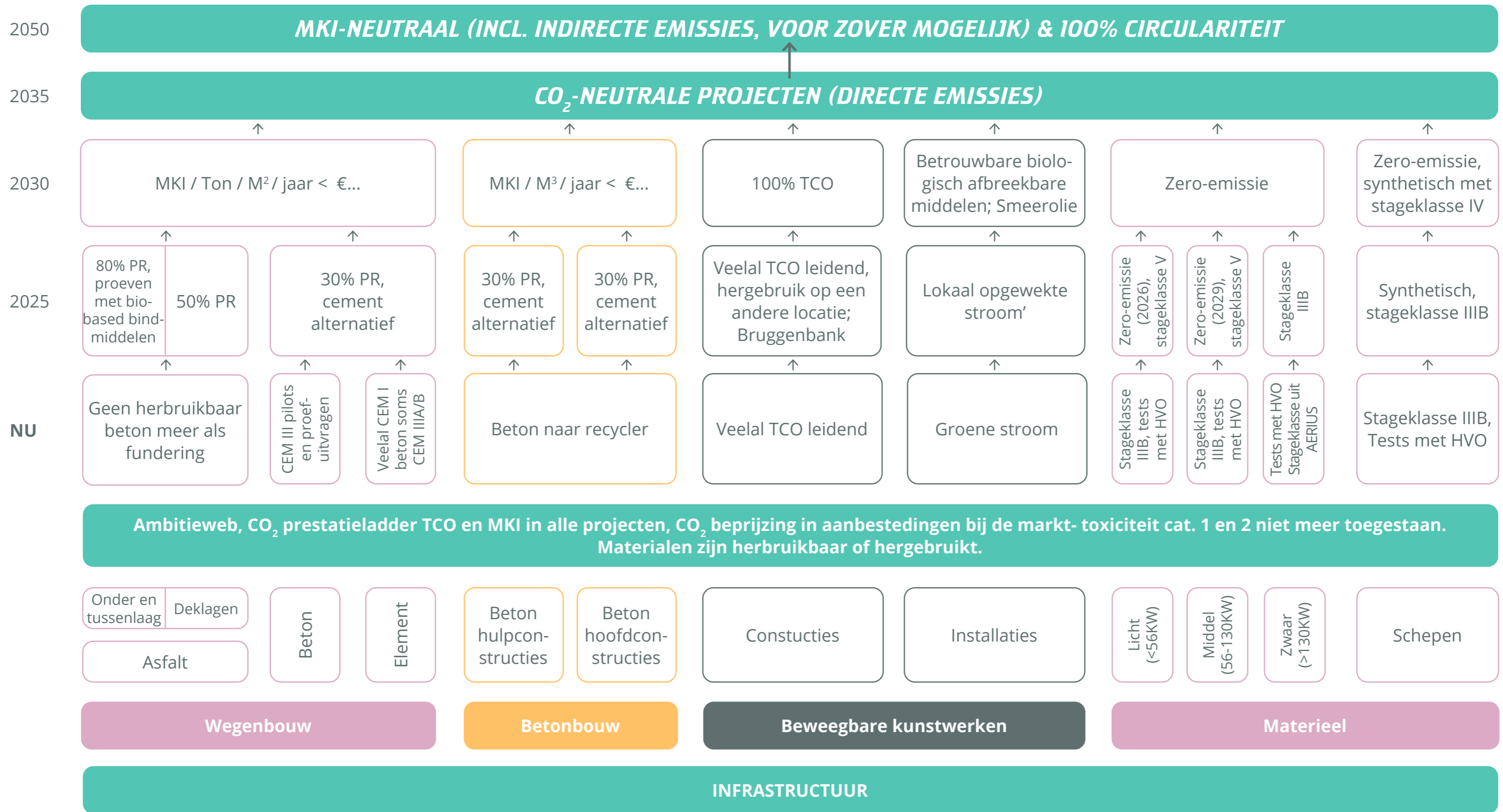
Met de routekaart geven we duidelijkheid aan de markt. Bijvoorbeeld aan bouwbedrijven die in willen schrijven op onze aanbestedingen voor infrastructurele werkzaamheden. Zij kunnen met vertrouwen investeren in zero-emissie materieel of nieuwe installaties, omdat ze weten dat ze daarmee goed scoren op deze (en toekomstige) aanbestedingseisen.

Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen de routekaart flink beïnvloeden. Daarom moet de routekaart gezien worden als de beste inschatting die we op dit moment kunnen maken over de mogelijkheden en middelen die we in kunnen zetten om de doelstellingen te behalen.



Bovenstaande ambities moeten worden gezien als denkrichting en niet als eis. Ons streven is om de ambities te behalen, echter kunnen factoren zorgen voor een eventuele herziening.

Figuur 2: Routekaart met onze groene mobiliteit ambities.



Bovenstaande ambities moeten worden gezien als denkrichting en niet als eis. Ons streven is om de ambities te behalen, echter kunnen factoren zorgen voor een eventuele herziening.

Figuur 3: Routekaart met onze groene infrastructuur ambities.



Vervolg: wat willen we bereiken?

Met autonoom vervoer creëren we nieuwe mogelijkheden om mobiliteit te verslimmen en vergroenen. We kunnen hiermee bijvoorbeeld onderstaande opgaven ondersteunen:

- de uitstoot omlaag brengen;
- de leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren in het landelijk gebied;
- de druk verlichten op ruimte in stedelijk gebied;
- de capaciteit op weg, spoor en water en in de lucht goed benutten;
- de exploitatiekosten van publieke mobiliteit onder controle houden;
- inspelen op vergrijzing en personeelstekorten;
- inclusiviteit in onder meer publieke mobiliteit vergroten;
- de verkeersveiligheid verbeteren.

Ons uitgebreide autonoom vervoer programma is daarom een belangrijk onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. In 2016 zijn we gestart met een pilot van één kleine shuttlebus. Inmiddels is Groningen de enige regio in Europa met projecten op alle modaliteiten. Daarbij werken we samen met andere overheden, kennisinstellingen en bedrijven binnen verschillende fieldlabs. Hierin wordt kennis en ervaring samengevoegd en wordt ingezet op verdere ontwikkeling en opschaling:

- op de weg (Zernike/Hive Mobility Center en Stadskanaal)
- in de lucht (Groningen Airport Eelde)
- op het water (Eemshaven)
- op het spoor (De Vork - Buitenpost)

Daarbij vinden er ook onderling uitwisselingen plaats. Zo is er autonoom gereden op de landingsbaan van Groningen Airport Eelde en vliegen we regelmatig met drones in de Eemshaven en op Zernike. We kijken ook voorbij bestaande mogelijkheden. Dit doen we met de hyperloop testbaan in Meerstad/Veendam. De inzet van een NPG-subsidie² heeft deze verschillende fieldlabs mede mogelijk gemaakt. We werken toe naar uiteindelijke invoering in ons dagelijkse mobiliteitssysteem. Daarbij hebben we volop aandacht voor thema's als sociale acceptatie, ruimtelijke inpassing, business cases, juridische vraagstukken en scholing en opleiding.

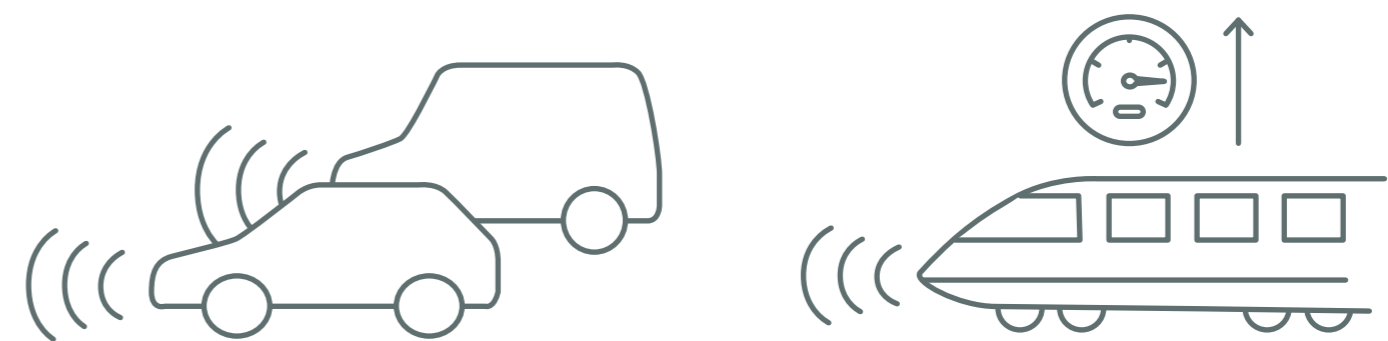
Hive.Mobility is de netwerkorganisatie waar we samen met andere partijen onze ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit realiseren. Samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen en bedrijven is van groot belang, want wij kunnen dit niet alleen. Binnen Hive.Mobility werken wij vanuit vijf slimme en groene mobiliteitsthema's aan gezamenlijke doelen:

- smart networks (o.a. datatoepassingen als I-VRI's en 5G);
- verduurzaming van mobiliteit en infrastructuur;
- autonoom vervoer over land, water, rails, door de lucht en in de buis;
- open en verbonden netwerken voor goederen- en personenvervoer (zoals de hubs en MaaS);
- slimme (stads)logistiek.

In het Koersdocument van Hive.Mobility staat de aanpak voor de komende jaren beschreven (zie www.hivemobility.nl). Vanaf 2023 krijgt Hive.Mobility in een aantal fasen een eigen plek op de Zernike Campus. Het Hive Mobility Center wordt een plek waar:

- je kunt testen en ontwikkelen;
- studenten en werknemers opgeleid of omgeschoold worden;
- start-ups een plek hebben;
- je kennis en ervaringen uitwisselt;
- je als bezoeker de mobiliteit van de toekomst ervaart.

Om onze slimme en groene mobiliteitsdoelen te realiseren, hebben we voldoende kennis en menskracht nodig. Dit geldt voor bedrijven, kennisinstellingen, gemeenten en voor onszelf. Daarom verbinden we de Human Capital Agenda aan het Hive Mobility Center. Dit is de plek voor kennisontwikkeling, waar opleidingen starten en waar we digitaal en fysiek praktijkvoorbeelden tonen. Zo kunnen wij ervoor zorgen dat we gezamenlijk over voldoende kennis en mensen beschikken om de opgaven en ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit te realiseren. Daarmee dragen we ook bij aan het ontstaan van veel nieuwe arbeidsplaatsen en aan de brede welvaart in onze provincie.



² Het Nationaal Programma Groningen (NPG) is een samenwerkingsverband van Rijk, provincie en gemeenten, opgezet naar aanleiding van de aardbevingsproblematiek. Uit het bijbehorende fonds worden investeringen gedaan in plannen die Groningen vooruit helpen.

Zie www.nationaalprogrammagoningen.nl

Indicatoren - Slimme en Groene Mobiliteit

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken. Dit doen we aan de hand van de tussenstappen uit de routekaart op [pagina 27](#) en [28](#) en via onderstaande indicatoren over autonome mobiliteit, de laadinfrastructuur en de zero-emissiedoelstellingen.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Zero-emissie voertuigen	Aandeel zero-emissie voertuigen in de vloot treinen en bussen van onze OV-concessies		<ul style="list-style-type: none"> • 50% huidige busvloot zero-emissie • 100% van de nieuw instromende voertuigen is zero-emissie 	100% van de busvloot is zero-emissie 100% zero-emissie aankoop van treinen bij vervanging	100% van de treinvloot en openbaar vervoer op het water is zero-emissie
Autonome voertuigen in publieke mobiliteit	Hoe we autonome voertuigen laten instromen in de OV-concessies		1 pilot met autonome processen in busremises eerste autonome treinen worden opgenomen in de dienstregeling	Op drie plekken rijden autonome voertuigen van dorpskernen naar hubs 1 busremise volledig autonoom; alle nieuwe treinen rijden autonoom in de dienstregeling	Nieuwe treinconcessie start met volledig autonome treinen De eerste autonome voertuigen rijden in stedelijke centra op in elk geval busbanen en in de buitenwijken van en naar hubs
Beschikbaarheid laadpunten voor elektrisch rijden	Tevredenheid elektrische rijders over beschikbare openbare laadinfrastructuur	Rapportcijfer 1-10 van gebruikers van openbare laadinfrastructuur	Streefcijfer 7,0 minstens	Streefcijfer 7,5 minstens	Streefcijfer 8 minstens
Emissieloos wagenpark	Eigen wagenpark provincie zero-emissie	Onderscheid tussen lichte voertuigen (< 3500 kg) en zware voertuigen (>3500 kg)	2026: 80% van de lichte voertuigen	100% van de lichte voertuigen; zoveel mogelijk ook de zware voertuigen	In 2035 moeten alle voertuigen 100% zero-emissie zijn, dus ook de zware.

Highlights van de aanpak

A Zero-emissie: met het eigen huis op orde het goede voorbeeld geven

Mobiliteit en infrastructuur waar wij direct invloed op hebben, pakken we aan met de routekaart zero-emissie (zie figuur 2 en 3 op [pagina 27](#) en [28](#)). We geven hiermee het goede voorbeeld aan onze partners en omgeving. We gaan met hen in gesprek over hoe zij hun mobiliteit en infrastructuur kunnen vergroenen. Daarnaast verwerken we onze slimme en groene doelen samen met de Groninger gemeenten in een Regionaal Mobiliteitsplan, zoals is afgesproken in het Klimaatakkoord.

B Nieuwe mogelijkheden voor slimme en groene mobiliteit kom je als eerste tegen in Groningen

Met het autonoom vervoer programma en Hive.Mobility ontwikkelen we nieuwe mogelijkheden voor slimme en groene mobiliteit, die veel kunnen bijdragen aan de maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Groningen is hét living lab voor slimme en groene mobiliteit. Niet alleen voor nieuwe technologie, maar ook voor slimme samenwerking en afspraken. Bijvoorbeeld de brede uitrol van de 'Minder Hinder-aanpak' van Groningen Bereikbaar en het Gronings Rooster.

C We doen het samen

De ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit kunnen we alleen realiseren als we dit samen doen met andere partijen. We hebben de gemeenten en andere overheden nodig en dat geldt ook voor de kennisinstellingen en bedrijven. Hive.Mobility is de gezamenlijke paraplu om slimme en groene mobiliteit te testen, ontwikkelen en realiseren. Door Hive.Mobility te koppelen aan de Human Capital Agenda werken we aan de kennis, economie én arbeidsmarkt van de toekomst.



2.6 THEMA 6: VERKEERSVEILIGHEID

Wat is het?

Elk slachtoffer in het verkeer is er één te veel, maar helaas neemt dat aantal toe. Maatregelen die tot nu toe effectief waren, hebben hun maximum bereikt. Dat komt mede door nieuwe oorzaken van verkeersongevallen. Voorbeelden hiervan zijn elektrische fietsen die sneller rijden, grotere en zwaardere auto's of afleiding door bijvoorbeeld smartphones. Daarom is een nieuwe aanpak nodig. Het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden samen.

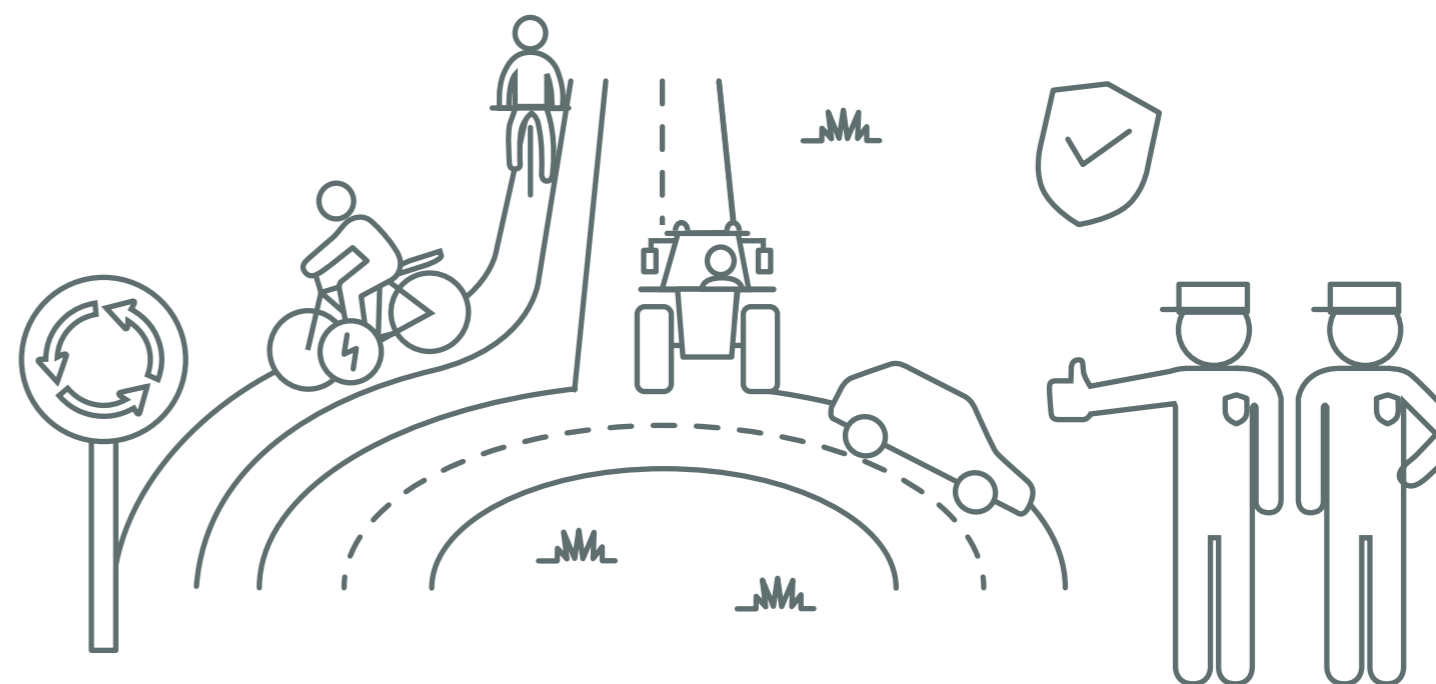
Wat willen we bereiken?

In het SPV streven Rijk, provincies en gemeenten naar nul slachtoffers in 2050. In Groningen gaan we voor 50% minder verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019. In Groningen richten we ons daarnaast op het voorkómen van ongevallen met letsel. Dat bereiken we door een aantal belangrijke oorzaken van verkeersongevallen aan te pakken. Zo helpen we weggebruikers zelfverzekerd en veilig de weg op te gaan. We verminderen snelheidsverschillen tussen weggebruikers onderling. Ook de overschrijding van maximumsnelheden moet omlaag, net als het gebruik van mobiele telefoons en alcohol/drugs in het verkeer. En we zorgen dat wegen, fietspaden en andere infrastructuur ingericht zijn om ongelukken te helpen voorkómen.

Het SPV biedt hiervoor handvatten en beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid:

1. veilige infrastructuur
2. heterogeniteit in het verkeer
3. technologische ontwikkelingen
4. kwetsbare verkeersdeelnemers
5. onervaren verkeersdeelnemers
6. rijden onder invloed
7. snelheid in het verkeer
8. afleiding in het verkeer
9. verkeersovertreders

We zetten in op alle thema's om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.



Indicatoren - Verkeersveiligheid

We willen vijfjaarlijks meten of we op koers liggen om onze ambities te bereiken.

Dit doen we aan de hand van indicatoren over het aantal verkeersslachtoffers, de inrichting van wegen en fiets- en voetpaden, verkeerseducatie-activiteiten en het risicogedrag.

Indicator	Omschrijving	Toelichting	Doel 2025	Doel 2030	Doel 2035
Aantal ongevallen/ slachtoffers	Alle overheden samen, ook in VVB-verband, hebben als hoogste ambitie het streven naar nul slachtoffers		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	50 % minder ongevallen/ verkeersslachtoffers t.o.v. 2019. We richten ons hierbij op het voorkomen van ongevallen met letsel	65 % minder ongevallen/ verkeersslachtoffers t.o.v. 2019. We richten ons hierbij op het voorkomen van ongevallen met letsel
Inrichting duurzaam veilig	Percentage dat zoveel mogelijk is ingericht volgens richtlijnen duurzaam veilig		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	<ul style="list-style-type: none"> • 20% van de provinciale wegen • 30% van de provinciale fiet-spaden • 50% van onze voet-gangersvoorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • 30% van de provinciale wegen • 40% van de provinciale fiet-spaden • 65% van onze voet-gangersvoorzieningen
Deelname verkeerseducatie-activiteiten*	Programma gedragsbeïnvloeding/ verkeerswijzer Groningen	Lessen op scholen, keurmerk scholen, verkeersveilige schoolomgeving, middelengebruik, afleiding, snelheid, fietsverlichting, veilig fietsen senioren, traject en locatiegerichte aanpak en werkgeversaanpak	80.000 personen	90.000 personen	100.000 personen
Vermindering overtredingen in het verkeer	Snelheid, alcohol en afleiding		De uitvoering van maatregelen heeft een lange doorlooptijd. Het effect van de te nemen maatregelen is daarom in 2025 nog niet zichtbaar.	Ten opzichte van 2019 afname van 15% van de geconstateerde overtredingen (door de politie)	Ten opzichte van 2019 afname van 35% van de geconstateerde overtredingen (door de politie)

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

Highlights van de aanpak

We pakken het thema Verkeersveiligheid op met de succesvolle zogeheten 3E-aanpak (Education, Engineering en Enforcement). Door in te zetten op educatie, infrastructuur en handhaving kiezen we voor één aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten. Het Verkeer- en Vervoersberaad (VVB) met de gemeenten is het centrale overleg waarin we onze gezamenlijke aanpak coördineren en besluiten nemen over uitvoering van het Strategische Plan Verkeersveiligheid en de 3E-aanpak.

De 3E-aanpak bestaat uit:

A **Educatie**

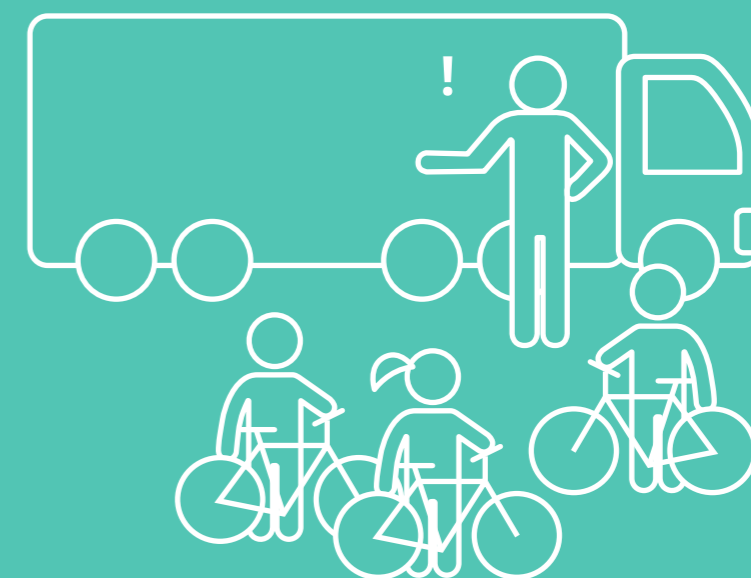
We dragen bij aan veilig en zelfverzekerd gedrag in het verkeer. Het fundament is verkeerseducatie op basis- en middelbare scholen. Kinderen leren over verkeersregels en over zaken als remwegen en dode hoeken. Daarnaast richten we ons op campagnes voor seniorfietsers, zodat zij zelfverzekerd en met controle op de (elektrische) fiets zitten. (Jonge) automobilisten blijven we voorlichten over middelengebruik, afleiding en snelheid. Met agrariërs blijven we in gesprek over modder op de weg en verantwoord deelnemen aan het verkeer met groot landbouwmaterieel.

B **Infrastructuur**

We richten onze infrastructuur duurzaam veilig in. Hiermee kunnen weggebruikers bijvoorbeeld de maximumsnelheid goed inschatten. Daarnaast geeft het fietsers de ruimte of vermindert het letsel bij ongevallen. Binnen de programmatische aanpak infrastructuur (paragraaf 2.4 op [pagina 22](#)) richten we onze wegen, fietspaden, wandelpaden en andere infrastructuur steeds meer in volgens de duurzaam veilig-norm.

C **Handhaving**

We stimuleren veilig gedrag in het verkeer en zorgen ervoor dat regels worden nageleefd. We zijn zelf niet bevoegd om hardrijders te beboeten, ook niet op wegen waar we wegbeheerder van zijn. Daarom werken we nauw samen met gemeenten, justitie en politie in een gezamenlijke aanpak. Zo handhaven we de maximumsnelheid en dringen we het gebruik van alcohol en andere middelen in het verkeer verder terug.



03 *PRIORITERING EN KEUZES*



In het Programma Mobiliteit Provincie Groningen beschrijven we de gewenste stip op de horizon. In voorliggend Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 werken we de nieuwe mobiliteitsaanpak verder uit. In het vorige hoofdstuk hebben we de verschillende mobiliteitsthema's geconcretiseerd: de doelen die we willen bereiken, de highlights van onze aanpak en hoe projecten en activiteiten bijdragen aan de acht maatschappelijke opgaven uit het Programma Mobiliteit.

Daarnaast maken we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, binnen de kaders van het Programma Mobiliteit, specifieke keuzes voor projecten en investeringen met de focus op de periode van 2022 tot 2027. Het aanbrenge van focus komt voort uit de beperkingen in de budgettaire ruimte, beschikbare capaciteit en de doorgaans lange doorlooptijd van (besluitvorming over) grote en complexe projecten.

We zullen dus keuzes moeten maken in de projecten en activiteiten die we de komende jaren willen initiëren/uitvoeren. Dat doen we op basis van een afwegingskader, waarmee we nieuwe projecten rangschikken op onder andere hun bijdrage aan brede welvaart.

3.1 AFWEGINGSKADER

3.1.1 Het afwegingskader

Om projecten en activiteiten vanuit verschillende invalshoeken en opgaven tegen elkaar af te wegen, is een afwegingskader opgesteld. Het kader is opgesteld voor zowel de afweging van één specifiek project/activiteit (binnen een bepaald thema), als afwegingen tussen verschillende projecten, en zelfs voor afwegingen tussen de zes thema's waarmee

we zorgeloze mobiliteit willen organiseren. In dit laatste geval helpt het kader ons om investeringen te prioriteren.

Met het afwegingskader beogen we de keuzes en besluitvorming te ondersteunen. Met het afwegingskader dragen we eraan bij om het besluitvormingsproces transparant te maken. We maken inzichtelijk wat de keuzes zijn, wat de argumenten zijn en waarom uiteindelijk een bepaalde keuze is gemaakt.

In het afwegingskader zijn de volgende (hoofd)criteria opgenomen:

- Opgaven programma. De mate waarin een project of activiteit bijdraagt aan de acht maatschappelijke opgaven.
- Draagvlak. De verwachte steun/draagvlak voor het project/de activiteit bij de omgeving(spartijen).
- Samenwerking. De bijdrage aan betere/nauwere samenwerking met andere beleidsdomeinen, gemeenten en andere partners.
- Financiering. De benodigde investering en beschikbare financiële middelen, kansen voor cofinanciering en/of meekoppelkansen. We streven naar een balans tussen het besteden van middelen en het gewenste doelbereik.
- Belang. De rol van de provincie in het project of de activiteit.

De verschillende criteria zijn, in de onderlinge vergelijking, allemaal even belangrijk. Tegelijkertijd kunnen er wel afhankelijkheidsrelaties zijn. Projecten die geen of een beperkte bijdrage leveren aan de opgaven, kunnen op beperkte steun rekenen.

3.1.2. Toepassing van het afwegingskader

Voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 hebben we het afwegingskader toegepast op alle projecten en activiteiten zoals die nu bekend zijn. In een apart document zijn alle projecten en activiteiten (voorzien van een nadere toelichting) opgenomen. Daarmee krijgen ze een (grove) rangschikking ten opzichte van elkaar. Op

deze manier wordt de keuze op welke projecten wij gedurende de doorlooptijd van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit willen inzetten, zo veel mogelijk geobjectiveerd.

Projecten waar contractuele verplichtingen aan ten grondslag liggen dan wel bindende afspraken over zijn gemaakt, stellen we niet ter discussie. Onze inzet bij deze projecten en activiteiten zetten we onverminderd voort. Een voorbeeld is het project Groningen Spoorzone.

Omwille van de beschikbare tijd, capaciteit en middelen is het van belang kritisch te blijven programmeren en keuzes te maken. Dit heeft geleid tot een nadere ordening van projecten en activiteiten, waarbij is gekeken op welke termijn uitvoering kan worden gerealiseerd (in voorliggend Uitvoeringsprogramma Mobiliteit dan wel toekomstige uitvoeringsprogramma's). Daarbij houden we er ook rekening mee of, en zo ja op welke wijze, we al eerder op deze projecten moeten anticiperen, bijvoorbeeld om voorbereidende activiteiten te initiëren of middelen te reserveren.

Deze ordening heeft geleid tot een onderverdeling in projecten en activiteiten die zijn te realiseren binnen de looptijd van voorliggend Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, een volgend uitvoeringsprogramma (2027-2035) dan wel na de looptijd van het Programma Mobiliteit.

Vanzelfsprekend houden we gedurende de looptijd aandacht voor de ontwikkelingen om ons heen. Het afwegingskader is dan ook dynamisch: veranderingen in tijd, capaciteit en beschikbare financiële middelen kunnen doorwerken in de prioritering en het aantal van onze projecten en activiteiten.

Om nieuwe inzichten, projectideeën en activiteiten een plek te geven, herijken we de gemaakte afwegingen regelmatig. Dit doen we in nauw overleg met onze samenwerkingspartners. Vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid en met respect voor vastgestelde overeenkomsten en afspraken. Daarbij hebben we nadrukkelijk aandacht voor mogelijkheden voor cofinanciering en meekoppelkansen.

Via de jaarlijkse P&C-cyclus blijven we echter ruimte bieden om deze afweging bij te stellen. Zo kunnen we nieuwe projecten een plek geven en waar gewenst de status van lopende projecten bijstellen.

Uiteraard blijven we ons intussen inspannen om nieuwe financieringsbronnen aan te boren, zoals we dat doen rond Rijksimpulsen voor verkeersveiligheid en klimaat, verstedelijking en mobiliteit en kansen die Europa biedt.

3.2 OVERZICHT PROJECTEN EN ACTIVITEITEN

Deze paragraaf bevat het totale programma van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Het programmaoverzicht toont alle mobiliteitsprojecten waaraan wij bijdragen of het voor-nemen hebben om eraan bij te dragen.

Het overzicht bevat de bijbehorende planning voor de doorlooptijd van voorliggend Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 en een vooruitblik naar de jaren erna (2027 en verder). Projecten die voor 2022 al gerealiseerd zijn en in gebruik zijn genomen, komen niet in dit overzicht terug.



Deze agenda is een gezamenlijk product van de provincie en de samenwerkende partners. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij de begroting zowel de beschikbare als verwachte middelen presenteert.

Het programmaoverzicht omvat projecten en maatregelen in allerlei verschillende fasen. Dat houdt in dat sommige projecten nog gestart moeten worden, terwijl anderen al in uitvoering zijn. Hoe vroeger een project in deze fasering zit, hoe minder hard ook de bedragen zijn die worden genoemd. Bij nieuwe projecten/activiteiten proberen wij al een inschatting van een mogelijke financiële bijdrage te tonen, maar dat is in sommige gevallen slechts indicatief.

Per project/activiteit schetsen we het effect dat zij hebben op onze opgaven en doelen. In onderstaande tabellen schetsen we de ambitie (kolom 'wij willen'), wat de gewenste actie is (kolom 'door'), en het maximaal door de provincie bij te dragen bedrag (dus los van de financiële bijdrage van andere partijen).

Daarbij past de disclaimer dat we hier logischerwijs alle projecten en activiteiten sterk verkort bij elkaar brengen. Een uitgebreidere en meer complete toelichting is te vinden in een apart bijlagedocument³, waar de volledige zogenaamde projectfiches zijn opgenomen, gerangschikt naar mobiliteitsthema.

De projecten en activiteiten zijn ingedeeld in 4 categorieën:

1. projecten en activiteiten met contractuele verplichtingen en/of bindende financiële afspraken
2. projecten en activiteiten die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2022-2027
3. projecten en activiteiten die in een volgende uitvoeringsprogramma(s) kunnen landen
4. projecten en activiteiten die buiten de looptijd van het programma mobiliteit vallen, dus na 2037.

* RMF = Regionaal Mobiliteits Fonds.

1. Projecten/activiteiten met contractuele verplichtingen			
Wij willen	Door	RMF* 2023 - 2027	Fiche
Veiliger en betrouwbaarder treinvervoer met minder CO ₂ -uitstoot en minder kostbare uitbreidingen op het spoor.	Invoeren nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging en -besturing (ERTMS-level 2) en 'rijden op automatische piloot' (ATO goa 2) inbouwen in de treinen.	11	Nieuw treinbeveiligingssysteem (ERTMS level 2) en automatische treinbesturing (ATO) (PM 1)
Goed openbaar vervoer met trein, bus en hubtaxi in onze provincie.	Een dekkend hoogwaardig netwerk van treindiensten, busdiensten en hubtaxi inclusief inzetten op een betere bekendheid van de hubtaxi en bij kwaliteitsverbetering van publieke mobiliteit het verbeteren van de toegankelijkheid, betaalbaarheid en (sociale) veiligheid meenemen.	339,3	Exploitatie bus en hubtaxi (PM 2) en exploitatie trein (PM 3)

³ Wat Groningers Beweegt - Overzicht projecten en activiteiten.

1. Projecten/activiteiten met contractuele verplichtingen			
Wij willen	Door	RMF* 2023 - 2027	Fiche
Het kunnen doorkoppelen van de regionale treindiensten, bieden van benodigde extra capaciteit treindiensten en hoogwaardige knoop Hoofdstation Groningen.	Realiseren van het project Groningen Spoorzone waaronder nieuwe spoorconfiguratie, nieuw busstation, reizigers-, bus- en fietstunnel.	0	Groningen Spoorzone (PM 4)
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio door de realisatie van bouwstap 1 van de Wunderline.	Terugbrengen van de reistijd van 2.48 uur naar 2.26 uur tussen Groningen en Bremen inclusief verbeteren ketenmobiliteit.	0	Wunderline bouwstap 1 (PM 15)
Minder verkeersslachtoffers, betere bereikbaarheid en leefbaarheid door afmaken lopende infrastructuurprojecten.	Afmaken lopende wegprojecten Bereikbaarheid Lauwersmeergebied (N361), Wegverbinding Groningen-Zuidhorn (N355 fase 1), Bedum Oostelijke ontsluiting, Hoogezand Knijpsbrug en Blauwe Roos en Ellerhuizerbrug.	0	Afmaken lopende infrastructuurprojecten (IN 2)
Verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid door ombouw van de Zuidelijke Ringweg in Groningen.	Grootschalige ombouw van de Zuidelijke Ringweg in Groningen (Aanpak Ring Zuid).	0	Aanpak Ring Zuid (IN 1)
Betere samenwerking en kennisuitwisseling tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van slimme en groene mobiliteit wat leidt tot onder meer het beter realiseren van onze provinciale ambities op dit vlak.	Met Hive.Mobility als het innovatiecentrum werken aan de ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van mobiliteit voor personen- en goederenvervoer (2023-2027).	1,61	Hive Mobility Center (fase 1) & Organisatie (SG 7) en Hive Mobility Center (vervolg) & Organisatie (SG 22)
Het stimuleren van duurzaam vervoer voor personenauto's en de logistieke sector.	Een dekkende regionale laadinfrastructuur (RAL) en waterstofvulpunten nu en in de toekomst die de keuze voor elektrisch rijden makkelijker maken (2019-2027).	0	Regionale Laadinfrastructuur (RAL) en waterstofvulpunten (SG 8) en Concessiemodel Publieke Laadpalen (RAL/NAL) (SG 23)
Minder schadelijke uitstoot, minder geluid, meer banen en een volwassener markt door/voor achtpersoonsbussen op waterstof.	Opschaling van één naar dertig achtpersoonsbussen op waterstof.	2	Achtpersoonsbussen op waterstof (SG 4)

1. Projecten/activiteiten met contractuele verplichtingen			
Wij willen	Door	RMF* 2023 - 2027	Fiche
Minder schadelijke uitstoot, minder geluid, meer banen en een volwassener markt door/voor Q-liners op waterstof.	Ervaring opdoen met twee Q-liners op waterstof. En opschaling van twee naar vijftien Q-liners op waterstof.	1,5	Q-liners op waterstof (SG 3)
Naar een emissievrij wagen- en machinepark.	Meerkosten op weg naar in 2035 het eigen provinciale wagen- en machinepark 100% emissievrij (2022-2024).	0	Eigen wagenpark en machines huidige stand van zaken (SG 5) en eigen wagenpark en machines tot 2035 (SG 6)
Door afstemming en kennisuitwisseling verbeteren van het mobiliteitsbeleid.	De provincie Groningen is facilitator en organisator van betere afstemming en kennisuitwerking binnen het VVB Groningen.	1,1	Secretariaat en organisatie Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VV 2)

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027			
Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
Reizigers op de belangrijkste haltes realtime informeren over de vertrektijden.	Door middel van een aanbesteding realtime reisinformatie op DRIS-palen op de belangrijkste haltes borgen.	0	Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) vervangen (PM 5)
De busverbinding verbeteren tussen zuidelijke stadswijken en de richtingen Emmen en Assen, en een nieuw busstation Zuid bij het Hoofdstation.	Een insnijding realiseren in het Emmaviaduct als verbinding tussen het nieuwe busstation en zuidelijke stadswijken en de richtingen Assen en Emmen.	4,1	Zuidelijke insnijding Emmaviaduct (PM 6)
Aantrekkelijke, toegankelijke en inclusieve locaties (hubs) waar voorzieningen worden gebundeld en overstap mogelijk is tussen verschillende vervoersvormen waaronder de hubtaxi.	Afmaken Hubs-programma fase 1.	0	Hubs (PM 7)

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche	
Een toekomstagenda deelmobiliteit die onze rol en inzet als provincie en die van andere partners inzichtelijk maakt.	Opstellen uitvoeringsagenda Deelmobiliteit.	0	Agenda deelmobiliteit (PM 14)	
Een ontwikkelagenda opstellen waarin de belangrijkste ambities voor de ontwikkeling van publieke mobiliteit zijn opgenomen en op basis waarvan keuzes kunnen worden gemaakt voor de periode na het onderliggende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.	Opstellen ontwikkelagenda en uitvoeringsplan publieke mobiliteit.	0	Regionale Uitwerking OV-toekomstbeeld - Ontwikkelagenda Publieke Mobiliteit (PM 8)	
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van Nederland en Groningen, waarin de Lelylijn, verbetering van bestaand spoor en de Nedersaksenlijn cruciale schakels zijn.	Samen met het Rijk en andere decentrale overheden oprichten van een projectorganisatie met als einddoel realisatie van de Lelylijn, Nedersaksenlijn en verbetering bestaand spoor.	4,5	Extra intercity's Groningen - Zwolle - Randstad (PM 9), Nedersaksenlijn bouwstap 3: treindienst Veendam - Stadskanaal - Emmen - Almelo - Enschede (PM 12), Deltaplan voor het Noorden: Lelylijn, Nedersaksenlijn en bestaand spoor (PM13)	
	Verbeteren bestaand spoor door: plan van aanpak voor en uitvoeren van Planstudie Zwolle - Meppel - Steenwijk inclusief o.a. relatief kleinere verbeteringen aan het spoor tussen Zwolle en Groningen. Lobby en introductie extra intercity's tussen Groningen, Zwolle en de Randstad per 2025 bij ingaan nieuwe treinconcessie hoofd railnet.	onderdeel bijdrage project-organisatie Lelylijn, Nedersaksenlijn en verbetering van bestaand spoor.		Extra intercity's Groningen - Zwolle - Randstad (PM 9) en Deltaplan voor het Noorden: Lelylijn, Nedersaksenlijn en bestaand spoor (PM13)
	Spoor tussen Veendam en Stadskanaal geschikt maken voor stoptrein Delfzijl - Veendam - Stadskanaal (Bouwstap 1 Nedersaksenlijn).	0	Nedersaksenlijn bouwstap 1: stoptrein Veendam - Stadskanaal (PM 10)	
	Spoor tussen Veendam en Stadskanaal geschikt maken voor sneltrein Delfzijl of Leeuwarden - Veendam - Stadskanaal (Bouwstap 2 Nedersaksenlijn).	0	Nedersaksenlijn bouwstap 2: sneltrein Veendam - Stadskanaal (PM 11)	

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
Meer capaciteit c.q. veiligheid voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)/bus rapid transit (BRT) bij kruisingen met (vaar)wegen.	Bij spoorbrug Noord-Willemskanaal inzicht in de exacte knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen en daarmee de gewenste groei faciliteren.	1	Kruising hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met vaarwegen (PM 21)
Aantrekkelijke, toegankelijke en inclusieve locaties (hubs) realiseren waar voorzieningen worden gebundeld en overstap mogelijk is tussen verschillende vervoersvormen waaronder de hubtaxi.	Doorontwikkelen Hubs-programma (fase 2).	10	Hubs (PM 7)
Inzicht in de kansen en bedreigingen van één organisatie van publieke mobiliteit voor de reizigers, de inwoners van onze provincie, de ambtelijke organisatie en de politieke aansturing.	Onderzoek naar de kansen en bedreigingen van één organisatie van inclusieve publieke mobiliteit.	0,25	Inclusiviteit en organisatie publieke mobiliteit (PM 18)
Meer veiligheid bij het oversteken van het spoor en facilitering van groei op het spoor.	Een coördinerende en/of bemiddelende rol aannemen bij het verbeteren van de spoorwegveiligheid bij overwegen.	0,6	Overwegen spoor en weg (PM 22)

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
<p>Naar een toename van het fietsgebruik van 20% in 2027 ten opzichte van 2017 en naar nul verkeersslachtoffers onder fietsers in 2050.</p>	Afronden Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023	0	
	Nieuwe ambities Fiets 2024-2027 met als onderdelen:		
	* inwoners verleiden om de fiets vaker te pakken door fietsstimulering.	0,75	Fietsstimulering (AM 1)
	* potentie van de fiets beter benutten in combinatie met openbaar vervoer en de auto door verbeteren ketenmobiliteit.	1,25	Ketenmobiliteit (AM 2)
	* opwaarderen regionaal fietsnetwerk algemeen.	2,5	Fietsnetwerk (algemeen) (AM 3)
	* met onze Aanpak Verkeersveiligheid voorkomen dat onze infrastructuur aanleiding is voor een fietsongeval, dan wel het risico op een ongeval verkleinen.	2	Verkeersveiligheid fiets (AM 7)
	* om de fiets op één te krijgen actiever samenwerken met onze partners om de fiets binnen alle relevante thema's een serieuze plek te geven.	0,35	Samenwerking fiets (AM 8)
	* inzetten om de fiets op afstanden tot 15 km naar de regionale centra, scholen en OV-knooppunten de meest logische keuze te laten zijn door middel van een hoogwaardig fietsnetwerk van doorfietsroutes, regionale hoofdfietsroutes en regionale basisfietsroutes.	17,5	Fietsnetwerk (doorfietsroutes) (AM 4), Fietsnetwerk (regionale hoofdfietsroutes) (AM 5) en Fietsnetwerk (regionale basisfietsroutes) (AM 6)
	* zo goed mogelijk inzicht krijgen in de effectiviteit van ons beleid, dit te gebruiken voor (toekomstige) keuzes en beter onderbouwen hoe projecten bijdragen aan onze ambities door beter onderzoek en monitoring.	0,3	Onderzoek en monitoring fiets (AM 9)
Meer doen om lopen en wandelen te stimuleren.	Een wandelagenda opstellen en quickwins uitvoeren.	1,1	Wandelagenda en quick win-maatregelen (AM 11)

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
<p>Logistiek beter faciliteren zodat het vestigingsklimaat en het economisch functioneren verbetert, de innovatiekracht vergroot, wat leidt tot een toename van circulariteit en werkgelegenheid.</p>	<p>Uitvoeringsagenda Logistiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> * multimodale en logistieke netwerken duurzaam op orde brengen. * logistiek als smeeroil van de maatschappij. * logistiek als katalysator voor werkgelegenheid, kennisontwikkeling en inclusiviteit. * logistiek in Groningen versterken. 	<p>4,2</p>	<p>Multimodale en logistieke netwerken duurzaam op orde brengen (GL 1), Logistiek als smeeroil van de maatschappij (GL 2), Logistiek als katalysator voor werkgelegenheid, kennisontwikkeling en inclusiviteit (GL 3), Logistiek in Groningen versterken (GL 4)</p>
<p>Eenduidige communicatie richting de weggebruiker over de te verwachten verkeershinder, stimuleren duurzame en veilige mobiliteitskeuzes en betere benutting van de beschikbare capaciteit van wegen, openbaarvervoervoorzieningen en fietsvoorzieningen.</p>	<p>De 'Minder Hinder-aanpak' van Groningen Bereikbaar continueren en uitrollen in de hele provincie Groningen (2023-2027).</p>	<p>9</p>	<p>Aanpak Groningen Bereikbaar continueren (IN 3)</p>

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
<p>Komen tot het gewenste kern- en ontsluitingsnetwerk, passend bij de maatschappelijke opgaven (gebiedsgericht en programmatische aanpak infrastructuur)</p>	<p>Uitvoeren werkzaamheden zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma Beheer en Onderhoud</p>	<p>58,2</p>	<p>Programmatische aanpak wegen (IN 8)</p>
	<p>Uitvoeren werkzaamheden door instandhoudingsknelpunten op te lossen.</p>	<p>0</p>	<p>Programmatische aanpak wegen (IN 8)</p>
	<p>Benutten maatschappelijke kansen voor wegen, vaarwegen en kunstwerken: o.a. leefbaarheid, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, betaalbaarheid, recreatie, goederenvervoer, natuur/ ecologie en energie:</p>	<p>13,1</p>	<p>Programmatische aanpak wegen (IN 8), Programmatische aanpak vaarwegen: gereedmaken kern- en ontsluitingsnetwerk (IN 9), Programmatische aanpak kunstwerken: een netwerk van toekomstbestendige kunstwerken (IN 10)</p>
	<p>* verkenning en planuitwerking Reitdiep, Aduarderdiep en Winschotendiep (passend bij modal shift onderzoek).</p>	<p>onderdeel programmatische aanpak vaarwegen</p>	<p>Programmatische aanpak vaarwegen: gereedmaken kern- en ontsluitingsnetwerk (IN 9)</p>
	<p>* regierol recreatievaart beter invullen.</p>	<p>onderdeel programmatische aanpak vaarwegen</p>	
	<p>* opstellen Strategisch programma infrastructuur (inclusief stresstest klimaatadaptatie).</p>	<p>0,2</p>	
<p>Robuuster mobiliteitsnetwerk in stad en regio, mogelijk maken van extra woningbouw door het in goede banen leiden van mobiliteitsbehoefte aan de westkant van de stad Groningen, en betere verbinding (sociaal, ruimtelijk) tussen de verschillende wijkdelen.</p>	<p>Verkenning Aanpak Ring West Groningen.</p>	<p>0</p>	<p>Ring West Groningen (IN 7)</p>

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
Robuuster mobiliteitsnetwerk in stad en regio en oplossing mobiliteitsopgave, o.a. mogelijk maken van extra woningbouw door het in goede banen leiden van mobiliteitsbehoefte, en betere verbinding (sociaal, ruimtelijk) tussen de verschillende gebieden.	Continueren Ringsparen	9,4	Ring West Groningen (IN 7)
	Cofinanciering verstedelijking	5,3	Aanpak mobiliteit in gebiedsopgaven Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen (IN 5)
Ten behoeve van Havens Nationaal Belang/ Eemshaven-Delfzijl en ontwikkeling A7/N33-zone goede aansluiting van de havens op het TEN-T-netwerk en betere ontsluiting Eemsdeltaregio waarmee ook brede welvaart wordt versterkt.	Realisatie N33 Midden en lobby & bereikbaarheidsagenda zeehavens (inclusief N33 Noord en Eelwerderbrug)	0	Aanpak gebiedsopgave Eemsdelta-A7/N33-zone (IN 4) en N33-Midden en -Noord (IN 6)
Instandhouding van bestaande provinciale infrastructuur die niet past binnen de middelen die hiervoor beschikbaar zijn.	Uitvoeren werkzaamheden door instandhoudingsknelpunten op te lossen.	0	Programmatische aanpak vaarwegen: gereedmaken kern- en ontsluitingsnetwerk (IN 9)
Verbeteren bereikbaarheid binnen o.a. gemeente Westerkwartier tussen Zuidhorn en Leek.	Verkenning wegverbinding N355 - A7.	0	Aanpak mobiliteit in gebiedsopgaven Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen (IN 5)
Een tekort voorkomen van kennis en capaciteit bij overheden en marktpartijen.	Met de Human Capital Agenda bestaande expertise slim inzetten en de huidige en verwachte vragen koppelen aan 'menselijk kapitaal' met de opleidingen van kennisinstellingen.	1	Human Capital Agenda (SG 21)
Verduurzamen werkwijze en materialen bij aanleg, beheer en onderhoud infrastructuur.	Massa creëren door op een gelijke manier in te kopen met partners in het gebied en daarmee het aantrekkelijker maken om (grote) investeringen te doen (inkoopkracht bundelen).	0,25	Inkoopkracht bundelen (duurzame infrastructuur) (SG 20)
Minder schadelijke uitstoot, minder geluid, meer banen en een volwassener markt door/voor treinen op waterstof.	Opschaling van vier naar zes waterstofftreinen voor o.a. het Wunderline-project.	10	Waterstof/zero-emissietreinen Wunderline (bouwstap 2) (SG 19)
Stimuleren duurzaam inkopen.	Lagere overheden adviseren en ondersteunen bij duurzaam inkopen.	0,5	Duurzaamheidsdokter (SG 18)

2. Projecten/activiteiten Uitvoeringsprogramma 2022-2027

Wij willen	Door	RMF 2023 - 2027	Fiche
Meer bekendheid geven aan innovaties en daarmee vergroten van de mogelijkheid om innovaties te standaardiseren.	Innovaties op een centraal punt monitoren.	0,25	Opschalen van innovaties (SG 17)
Het reizigersvervoer is in 2035 zero-emissie.	Meerkosten aanschaf vier waterstoffreinen om ervaring op te doen op het Groningse spoornet.	0	Aanschaf vier waterstoffreinen (SG 2), Q-liners op waterstof (SG 3) en Achtpersoonsbussen op waterstof (SG 4)
Autonoom vervoer invoeren in het dagelijkse mobiliteitssysteem voor alle modaliteiten. Daarmee bijvoorbeeld betere leefbaarheid en bereikbaarheid door o.a. een efficiënter, inclusief, vraaggestuurd/flexibel, duurzaam en hoogfrequent inzetbaar systeem.	Breed testen en doorontwikkelen richting opschaling van autonoom vervoer op de weg, het spoor, het water en in de lucht in de fieldlabs, en opening European Hyperloop Testcentrum in Veendam en Groningen.	5,75	Autonoom Vervoer Fieldlabs (SG 1) en Autonoom Vervoer Fieldlabs (vervolg) (SG 10)
Verkeersdeelnemers van jong tot oud vaardigheden leren om veiliger aan het verkeer te kunnen deelnemen en laten zien wat de gevolgen (kunnen) zijn van (eigen) foutief of ongewenst gedrag in het verkeer.	Vanuit onze regionale regisseursrol in VVB-verband uitvoeren programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid 2021-2030	4	Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2030 (VV 1)
	Voor doelgroep 18+ inzet verdubbelen op activiteiten gericht op specifieke thema's zoals: middelengebruik, afleiding en snelheid, en specifieke doelgroepen tijdens interventies op straat/festivals.	2,25	Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2030 (VV 1)
	Uitvoeren van het programma Doortrappen voor de seniorfietser.	0,4	Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2030 (VV 1)
Verbetering van de verkeersveiligheid met als doel nul verkeerslachtoffers in 2050.	Continueren uitvoeren activiteiten en projecten ten behoeve van verkeersveiligheid provinciale wegen.	5	Activiteiten en projecten Verkeersveiligheid (inclusief onderzoek en monitoring) (VV 3)
	Een impuls geven aan uitvoeren Strategisch Plan Verkeersveiligheid d.m.v. subsidieregeling.	10	Subsidieregeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid (VV 4)
Kansen benutten om een deel van onze ambities/plannen te realiseren met cofinanciering.	Inspelen op programma's EU en Rijk (evt. gemeenten).	5	Cofinancieringsbudget programma's EU en Rijk (evt. gemeenten) (MB 1)

3. Projecten/activiteiten na scope uitvoeringsprogramma

Wij willen	Door	Fiche
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio door realisatie bouwstap 2 Wunderline.	Terugbrengen van de reistijd van 2.26 uur naar 2.11 uur tussen Groningen en Bremen inclusief frequentieverhoging.	Wunderline bouwstap 2 (PM 16)
Betere bereikbaarheid met openbaar vervoer van de Zernike Campus.	Stapsgewijs de doorstroming en betrouwbaarheid verbeteren van het busvervoer van en naar Zernike.	Openbaar vervoer van en naar Zernike (PM 20)
Meer capaciteit c.q. veiligheid voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV/BTM) bij kruisingen met (vaar)wegen.	Bij busbaan Oosterhamriktracé, spoorbrug A.G. Wildervanckkanaal en Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) inzicht in de exacte knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen en daarmee facilitering van de gewenste groei.	Kruising hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met vaarwegen (PM 21)
Een betere doorstroming en meer betrouwbaarheid van het busvervoer en daarmee beter busvervoer voor de reiziger en een grotere bijdrage van het busvervoer aan doelen zoals leefbaarheid en inclusiviteit, en een betaalbaardere exploitatie.	Verbetering doorstroming en betrouwbaarheid bus.	Verbetering doorstroming en betrouwbaarheid bus (PM 19)
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van met name Noord-Nederland en Groningen waarin goede publieke mobiliteit cruciaal is.	Uitvoeren maatregelen uitvoeringsagenda publieke mobiliteit vanaf 2028.	Regionale Uitwerking OV-toekomstbeeld - Ontwikkelagenda Publieke Mobiliteit (PM 8)
Fietsberg als regionaal c.q. landelijke attractie in de provincie Groningen.	Aanleg van een fietsberg in Groningen.	Fietsberg (AM 10)
Robuuster mobiliteitsnetwerk in stad en regio, mogelijk maken van extra woningbouw door het in goede banen leiden van mobiliteitsbehoefte aan de westkant van de stad Groningen en betere verbinding (sociaal, ruimtelijk) tussen de verschillende wijkdelen.	Realisatie Aanpak Ring West Groningen.	Ring West Groningen (IN 7)
Volwassener zero-emissiemarkt logistieke sector, banen in de regio, schonere lucht, invulling/ondersteuning zero-emissiezonesbeleid steden en mogelijk breder, afnamegarantie tank/laadinfra.	Stimuleren zero-emissielogistiek (50-100 voertuigenplan).	Zero-emissielogistiek (50-100 voertuigenplan) (SG 11)

3. Projecten/activiteiten na scope uitvoeringsprogramma		
Wij willen	Door	Fiche
Minder directe uitstoot van CO ₂ , fijnstof en stikstof waarmee invulling wordt gegeven aan de routekaart 'Schoon en emissieloos bouwen' (SEB).	Markt stimuleren voor emissieloos materieel in 2030.	Emissieloos materieel (SG 12)
Meer volwassen zero-emissiemarkt logistieke sector, banen in de regio, schonere lucht, invulling/ondersteuning zero-emissiezonesbeleid steden en mogelijk breder en afnamegarantie tank/laadinfra.	Naar duurzame wegebouw, duurzaam materiaal, duurzame beweegbare kunstwerken en duurzame betonbouw (kunstwerken).	Duurzame wegebouw (SG 13), Duurzaam materiaal (SG 14), Duurzame beweegbare kunstwerken (SG 15) en Duurzame betonbouw (kunstwerken) (SG 16)

4. Projecten/activiteiten na scope programma		
Wij willen	Door	Fiche
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van Nederland en Groningen waarin de Lelylijn, verbetering van bestaand spoor en de Nedersaksenlijn cruciale schakels zijn.	Realiseren van een snelle, comfortabele en hoogwaardige treinverbinding met de Randstad door realisatie van de Lelylijn tussen Groningen en Lelystad.	Deltaplan voor het Noorden: Lelylijn, Nedersaksenlijn en bestaand spoor (PM13)
	Realiseren van een snelle, comfortabele en hoogwaardige treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Duitsland/Scandinavië door doortrek van de Lelylijn richting Duitsland/Scandinavië.	Deltaplan voor het Noorden: Lelylijn, Nedersaksenlijn en bestaand spoor (PM13)
	Verbeteren betrouwbaarheid, comfort en snelheid treinverbinding via bestaand spoor Randstad - Groningen.	Deltaplan voor het Noorden: Lelylijn, Nedersaksenlijn en bestaand spoor (PM13)
	Doortrekken van de sneltrein Delfzijl of Leeuwarden - Veendam - Stadskanaal (Bouwstap 2 Nedersaksenlijn) naar Emmen plus infrastructurele maatregelen op het traject vanaf Emmen tot en met Enschede (Bouwstap 3 Nedersaksenlijn).	Nedersaksenlijn bouwstap 3: treindienst Veendam - Stadskanaal - Emmen - Almelo - Enschede (PM 12)

4. Projecten/activiteiten na scope programma

Wij willen	Door	Fiche
Een impuls geven aan de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio door de realisatie van bouwstap 3 van de Wunderline.	Realisatie rechtstreekse hogesnelheidstrein tussen Groningen en Bremen met een reistijd van 1 uur en 23 minuten.	Wunderline bouwstap 3 (PM 17)
Ten behoeve van Havens Nationaal Belang/ Eemshaven-Delfzijl en ontwikkeling A7/N33-zone goede aansluiting van de havens op het TEN-T-netwerk en betere ontsluiting Eemsdeltaregio waarmee ook brede welvaart wordt versterkt.	Realisatie N33-Noord.	N33-Midden en -Noord (IN 6)
Verbetering van de verkeersveiligheid met als doel nul verkeerslachtoffers in 2050.	Activiteiten en projecten uitvoeren ten behoeve van verkeersveiligheid provinciale wegen.	Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021- 030 (VV 1), Secretariaat en organisatie Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VV 2), Activiteiten en projecten Verkeersveiligheid (inclusief onderzoek en monitoring) (VV 3) en Subsidieregeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid (VV 4)

3.3 INZET NAAR HET RIJK

Net als alle andere regio's voert de provincie Groningen doorlopend het gesprek met het Rijk over de prioriteiten op het gebied van bereikbaarheid en de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dit doen we altijd in nauwe samenspraak met gemeenten en de provincies Fryslân en Drenthe. De meeste van deze overlegmomenten voeren we als noordelijke overheden samen met het Rijk.

Het belangrijkste overlegmoment is het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), dat jaarlijks in het najaar plaatsvindt. Binnen de spelregels van het MIRT gaan we hier in gesprek met het Rijk over voorstellen voor samenwerking en gezamenlijke investeringen voor grote projecten en activiteiten, die een groot regionaal of zelfs (inter)nationaal belang hebben. Tegelijkertijd kijken we nadrukkelijk ook naar andere mogelijke financieringsbronnen bij het Rijk, zoals we dat bijvoorbeeld ten aanzien van de invoering van ERTMS op de noordelijke lijnen overeen zijn gekomen.

De prioritering die volgt uit het afwegingskader is logischerwijs bepalend voor onze inzet in deze gesprekken. Daarbij is van belang om afzonderlijke activiteiten en projecten te bundelen in grotere gespreksonderwerpen, zodat het landelijke belang duidelijk zichtbaar wordt. Voor de komende vijf jaar resulteert dat in drie kernonderwerpen die we meenemen:

1. Verstedelijkingsafspraken, woningbouw en bereikbaarheid

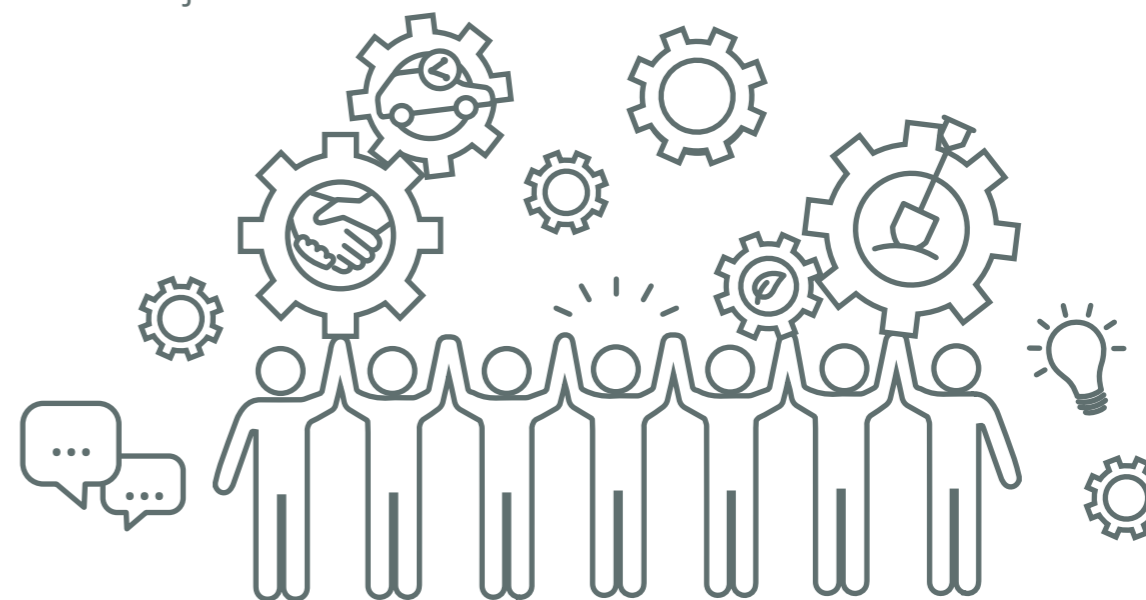
Om de woningcrisis het hoofd te bieden, moeten huizen bijgebouwd worden. De regio Groningen biedt aan om vooral geconcentreerd in de westflank van de stad grote aantallen woningen te realiseren. Daarvoor zijn investeringen in de bereikbaarheid van dit gebied nodig. Daarom brengen we de plannen voor de Ring West bij het Rijk onder de aandacht.

2. Meer woningbouw, snelle en robuuste treinverbinding met de Randstad en internationaal

Noord-Nederland kan méér woningbouw bieden, als het Rijk mee-investeert in snellere en robuustere treinverbindingen. Daarvoor zijn investeringen nodig in onder andere de Lelylijn (voor een snellere verbinding met de Randstad), de Nedersaksenlijn (dat begint met reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal; voor betere ontsluiting van het oosten van Groningen en Drenthe, en een extra verbinding naar het noorden) en de verbinding van de Randstad via Groningen naar Noordwest-Europa (via de trein, maar ook de veerdienst naar Noorwegen).

3. Ruimte voor grote economische ontwikkeling met goede bereikbaarheid

In Nederland is maar op weinig plaatsen ruimte voor grote economische ontwikkelingen. De regio Groningen kan deze ruimte wel bieden rond de zeehavens en de Oostpolder, waar plek is voor grote werkgevers. Daarvoor dient wel geïnvesteerd te worden in goede achterlandverbindingen voor de haven. Daarom brengen we de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de N33 tijdens het MIRT onder de aandacht, die deels zelfs Rijksinfrastructuur zijn.



04 *NETWERKREGIE, SAMENWERKING EN MONITORING*

Wat is het?

Mobiliteit is één van de pijlers waarmee we als provincie bijdragen aan brede welvaart. Beleidsdomeinen als wonen, werkgelegenheid of recreatie en toerisme dragen net zo goed bij. Daarnaast is de provincie niet de enige speler, al hebben we wel een belangrijke rol bij al deze onderwerpen. Daarom is goede samenwerking essentieel tussen beleidsdomeinen binnen de provincie én met diverse organisaties, bedrijven en kennisinstellingen. Veel hangt met elkaar samen. Om hier overzicht in te houden, is het een vereiste dat we goede monitoring organiseren en slim regie voeren. De provincie heeft een unieke positie om hiermee een verschil te kunnen maken voor de maatschappij.

Wat willen we bereiken?

We willen dat alle betrokkenen en belanghebbenden in de provincie Groningen goed samenwerken om de maatschappelijke opgaven uit het Programma Mobiliteit op te pakken. Doel is dat er een wederkerige samenwerking ontstaat tussen provincie, gemeenten, bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en kennisinstellingen. Een samenwerking waarin iedereen kan meepraten én zich medeverantwoordelijk voelt voor de uitkomsten. Zodat we van elkaar op aan kunnen, elkaar kunnen ondersteunen en samen verder komen.

Om deze samenwerking voor elkaar te krijgen, is overzicht nodig in hoe alle maatschappelijke opgaven en gebiedsopgaven met elkaar samenhangen. En ook wie voor elke opgave belanghebbenden en betrokkenen zijn. Goede monitoring helpt om overzicht te creëren in alle complexiteit, en om in de gaten te houden of we onze doelen halen.

Met slimme regie bewaken we dat alle belanghebbenden en betrokkenen daadwerkelijk kunnen meepraten, samen keuzes maken en elk hun verantwoordelijkheid (kunnen en willen) nemen.

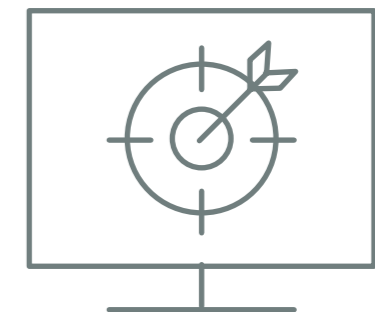
We voeren regie op de manier van samenwerken voor onze binnenwereld (het samenspel tussen de zes mobiliteitsthema's en andere beleidsthema's van de provincie) en onze buitenwereld (het samenspel met Groningers, belanghebbenden en partners). Daarbij hebben we bijzondere aandacht voor ondersteuning voor Groninger gemeenten. Bijvoorbeeld door zoveel mogelijk een gezamenlijke aanpak op te zetten die gemeenten makkelijk kunnen overnemen.

We willen bestaande contacten en samenwerkingsverbanden stroomlijnen en waar nodig verbreden. We willen niet nog méér overleg, maar betere samenwerking die leidt tot gezamenlijke keuzes en acties. Daarom pakken we het 'van buiten naar binnen' aan: de maatschappelijke opgaven en gebiedsgerichte opgaven staan centraal. Denk bijvoorbeeld aan de gebiedsopgave Eemsdelta en de Verstedelijkingsstrategie voor de regio Groningen-Assen. We brengen onze eigen werkwijze en interne samenwerking in lijn om in deze opgaven onze doelen te bereiken. We zorgen daarbij voor samenhang tussen de diverse overleggen die we voeren met Groningers, bedrijven, mede-overheden, uitvoeringspartners en andere belanghebbenden.

Om met monitoring het gewenste overzicht te creëren, hebben we in het Programma Mobiliteit een reeks indicatoren opgenomen. Hiermee meten we of mobiliteit echt zorgelozer wordt en bijdraagt aan brede welvaart. Doel is om beter inzicht en overzicht te krijgen en beter te sturen op het bereiken van onze doelen en opgaven. Ook kunnen we met ons inzicht en overzicht anderen helpen om hun doelen te bereiken.

Daarvoor gaan we beschikbare datasets (zowel van onszelf als van anderen) beter bundelen. Dit doen we in lijn met de digitaliseringsstrategie van de provincie. Daarnaast bevragen we voortaan regelmatig onze inwoners hoe zij leven en bewegen in Groningen en hoe mobiliteit hierin een rol speelt.

De verzamelde data verwerken we tot nuttige, bruikbare informatie. Zo krijgen we goed inzicht in de effectiviteit van wat we doen. Daarmee kunnen we waar nodig ons beleid en onze projecten bijstellen, en het gesprek met onze partners aangaan. Openheid en transparantie zijn hierbij ons uitgangspunt. We delen nu al veel informatie op verschillende manieren en platforms, bijvoorbeeld in de [OV-klantenbarometer](#), via [Verkeerswijzer Groningen](#) en via Groningen Bereikbaar.



Highlights van de aanpak

A Ontwikkelen aanpak 'nabijheid in het landelijk gebied'

Het Programma Mobiliteit beschrijft het belang van nabijheid in het landelijk gebied. Nabijheid draagt bij aan een prettige leefomgeving, goed bereikbare voorzieningen en meer mogelijkheden voor de Groningers die er wonen. Met de lessen uit de Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen willen we hier een aanpak op ontwikkelen voor het landelijk gebied. Dit vergt nauwe samenwerking tussen onder andere ruimtelijke ordening, wonen en economie. Vanuit mobiliteit dragen we oplossingen en mogelijkheden aan.

B Ondersteuning voor en samenwerking met Groninger gemeenten

Van alle overheidslagen staan gemeenten het dichtst bij de Groningers. Hun beleid, maatregelen en projecten hebben het meest direct invloed op de leefomgeving van mensen. Zij zijn dan ook cruciaal voor het bereiken van de ambities uit het Programma Mobiliteit. Gemeenten onderschrijven goeddeels de maatschappelijke opgaven die we benoemen in het Programma Mobiliteit. Tegelijk liggen er vele taken op hun bord en is de capaciteit bij gemeenten vaak bijzonder beperkt. Bovendien zijn (financiële) middelen schaars. We maken het gemeenten makkelijker door opgaven zoveel mogelijk te bundelen en door ondersteuning te bieden, bijvoorbeeld met gezamenlijke inkoopprogramma's en kennisontwikkeling.

C Brede tafel maatschappelijke opgaven mobiliteit

Het participatietraject dat we opgezet hebben om tot het Programma Mobiliteit te komen, heeft enorm veel opgeleverd. We hebben veel inzichten en informatie opgehaald. Bovendien heeft het betere contacten en wederzijds begrip opgeleverd. We spraken Groningers, bedrijven, organisaties, gemeenten en andere belanghebbenden. We pakken dóór en verweven participatie in al het

werk dat we doen. Met goede regie behouden we de samenhang tussen alle onderwerpen, gesprekken en gesprekspartners.

D Monitoring

Vanuit de zes thema's komen diverse datastromen bij elkaar. Zo meten we via de reizigerstevredenheid in het publieke mobiliteitssysteem hoe reizigers hubs waarderen, we meten de kwaliteit van het wandelknooppuntennetwerk, de CO₂-uitstoot van infrastructuur, we organiseren verkeerstellingen en doen nog veel meer. We koppelen onze datasets aan die van anderen, bijvoorbeeld van gemeenten, het Rijk, het Sociaal en Cultureel Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

De inzichten die hieruit voortkomen, verrijken we met hoe Groningers het leven, werken en reizen in Groningen ervaren. Dit doen we samen met het bestaande Groninger Panel. We zorgen voor goede duiding en rapportage: hoever zijn we op weg om onze doelen te bereiken? Hoe staat het met de maatschappelijke opgaven die we aanpakken? In onze jaarlijkse planning-and-control cyclus melden we hoe onze dagelijkse werkzaamheden en projecten vorderen.

Eens in de vijf jaar rapporteren we over de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de doelen uit het Programma Mobiliteit. Uiteraard overleggen we ook met gemeenten, bedrijven, Groningers en andere partners. Zo krijgen we gezamenlijk inzicht in wat wel werkt en wat niet. We evalueren regelmatig wat we hebben bereikt voor Groningers. Onze ambitie is om de informatie nog beter beschikbaar te maken via een platform dat iedereen goed kan begrijpen en kan vinden, bijvoorbeeld in de Staat van Groningen. Zo leggen we op meerdere manieren verantwoording af voor onze keuzes.



05 *FINANCIËLE KADERS*

5.1 *FINANCIERINGSBEHOEFTE*

In hoofdstuk 3 beschreven we per thema de doelen en bijbehorende projecten/activiteiten voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We beargumenteerden welke opgaven er liggen, waarom het belangrijk is dat we deze aanpakken en hoe we dit willen doen. Veel van deze opgaven kunnen we als provincie niet alleen realiseren. Zoals beschreven in hoofdstuk 3 hebben we op basis van een afwegingskader onze ambities gecategoriseerd en geprioriteerd.

De totale investering en exploitatie-uitgaven voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit worden geraamd op € 546 miljoen. De beoogde projecten en activiteiten

zijn gespecificeerd in een apart document. Een deel van de projecten en activiteiten is al in uitvoering, omdat de dekking reeds was voorzien. Bijvoorbeeld vanuit specifieke programma- of projectbudgetten.

In de provinciale begroting geven we per thema van het Programma Mobiliteit onze inzet voor het betreffende jaar aan. In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn we per thema verder ingegaan op de doelen, projecten/activiteiten en inzet van middelen voor realisatie van onze opgaven en doelen.

5.2 FINANCIËLE MIDDELEN/FINANCIERINGSSTRATEGIE

Regionaal Mobiliteitsfonds

We kunnen onze ambities en opgaven niet uitvoeren zonder financiële middelen. Het is daarbij belangrijk om de beschikbare middelen slim in te zetten. We integreren de verschillende financiële middelen zoveel mogelijk in een Regionaal Mobiliteitsfonds. Binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds stellen we de opgave centraal op een bepaalde plek of binnen een bepaald gebied.

Het Regionaal Mobiliteitsfonds stelt ons in staat om op strategisch en tactisch niveau de mobiliteitsvraagstukken integraal te benaderen en onder één noemer te brengen. Het fonds richt zich dus op de financiële kant van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Het Regionaal Mobiliteitsfonds draagt bij aan rust en stabiliteit rondom meerjarige beleidsprogramma's en de uitvoering van wettelijke taken zoals het beheer en onderhoud van wegen en de OV-concessies. De meerjarige beleidsprogramma's binnen mobiliteit verdwijnen en komen integraal terug in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De integrale benadering en verminderde verkaveling binnen mobiliteit zorgen voor de genoemde rust en stabiliteit. Het wordt makkelijker om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Hiermee draagt het fonds bij aan de flexibiliteit en de realisatiekracht.

Het Mobiliteitsfonds heft de schotten op tussen de verschillende onderdelen (deelprogramma's) binnen het huidige programma Bereikbaarheid.

Ten aanzien van het Regionaal Mobiliteitsfonds blijven de middelen behouden voor het betreffende beleidsdoel binnen de begroting. Dat betekent dat meevallers (en wegens vertraging in de uitvoering door te schuiven middelen) beschikbaar blijven voor het beleidsdoel binnen de begroting.

Het betekent ook dat tegenvallers (financiële risico's), nieuwe ontwikkelingen (bestuurlijke afspraken) en nieuwe projecten eerst binnen het betreffend beleidsdoel binnen het fonds worden opgevangen en pas daarna eventueel daarbuiten. Evenals nu geldt het kernprincipe dat mee- en tegenvallers binnen het Mobiliteitsfonds worden opgevangen.

Het Regionaal Mobiliteitsfonds ziet er voor de komende jaren als volgt uit:

In het Regionaal Mobiliteitsfonds worden de volgende middelen gebundeld (bedragen x €1.000)*	
Onderdeel	2023 - 2027
Exploitatie	
• Middelen Beheer en Onderhoud	58.204
• DuVV-middelen voor OV-concessies	368.313
• Middelen Fietsstrategie	1.027
• Jaarlijkse middelen verkeersveiligheid	4.974
• Budget Ringsparen**	7.826
• DuVV na aftrek trein- en busconcessie: vaste verplichting en beleidsvrije ruimte	35.664
• Overige middelen	7.927
Totaal fondsmiddelen (exploitatiedeel)	483.935
Investeringsruimte	
• Middelen Fietsstrategie (totaal € 22,4 mln, waarvan verplicht t/m 2022 21,9 mln)	500
• Investeringsbudget 2021-2030 (nieuwe MIT)	56.000
• Vaste begrotingspost 'Investeringsinfrastructuur'	8.390
Totaal fondsmiddelen (investeringsdeel)	64.890
Totaal fonds (exploitatie + investeringen)	548.825
Reserves (stand per 31-12-2021)	
• Reserve Beheer en onderhoud	5.481.040
• Reserve Investeringsinfrastructuur	251.685.000
• Reserve Exploitatie openbaar vervoer en overige maatregelen	44.844.110
• Reserve Risico's uitvoering infrastructurale projecten	42.640.300

* Deze cijfers zijn nadrukkelijk voorlopige cijfers op basis van de begroting 2023 waaraan ten tijde van het opstellen van dit stuk nog wordt gewerkt.

** DuVV en algemene middelen.

Jaarlijks wordt bij de begroting een Bestedingsplan Mobiliteit opgesteld voor het komende jaar waarin bijstelling plaats kan vinden tussen de opgaven. Bij de Najaarsmonitor (NJM) kan de fasering worden aangebracht in de besteding van de middelen van het lopende jaar binnen het fonds. Vaststelling van de NJM inclusief de begrotingswijzigingen wordt bij voordracht aan Provinciale Staten voorgelegd.

Uitgangspunt blijft de taakverdeling tussen Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten.

Ten aanzien van het Mobiliteitsfonds wordt aangesloten op:

- de nota Investerings die Provinciale Staten op 11 november 2020 hebben vastgesteld
- de kaderstellende nota reserves en voorzieningen die Provinciale Staten op 29 juni 2022 hebben vastgesteld

In het bijzonder gaat het om:

- De jaarlijkse begroting wordt gehanteerd voor het goedkeuren en autoriseren van investeringen, i.c. het Mobiliteitsfonds behorend bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en bij het Programma Mobiliteit.
- Uitzonderingen zijn onder meer nieuwe eenmalige investeringen van meer dan € 5 mln en/of met een (aanzienlijk) publiek belang. Deze worden apart aan Provinciale Staten voorgelegd. De huidige wijze van fasegewijs voorleggen (i.c. separate voordracht) blijft hierbij bestaan.
- Ook een uitzondering is een verzameling van losse projecten die een investering van meer dan € 5 mln vergt, terwijl het feitelijk zelfstandige projecten zijn.
- Ook de exploitatie van bijvoorbeeld bus en trein komt enkel terug in Provinciale Staten als de afwijking van het bedrag ten opzichte van de reguliere situatie dit rechtvaardigt.
- Het inzetten van de middelen in de reserves voor de realisatie van de opgave en ambitie wordt bij de vaststelling van de begroting, begrotingswijzigingen of de jaarstukken door Provinciale Staten over besloten.
- Jaarlijks bij het opstellen van de jaarrekening wordt geanalyseerd of de ingestelde

reserves nog noodzakelijk zijn voor het doel waarvoor deze zijn ingesteld. Daarbij wordt ook beoordeeld of de in de reserve opgenomen middelen voldoende toereikend zijn om de beoogde doelstellingen te realiseren. Deze actualisatie kan leiden tot een voorstel aan Provinciale Staten tot afroming of aanvulling van het saldo van een bestemmingsreserve, verlenging van de duur van of omzetting of opheffing van een bestemmingsreserve.

Financieringsstrategie

Om de financiële middelen optimaal in te zetten, is een financiële strategie nodig. Een strategie waarmee we met de beschikbare middelen het beste kunnen bijdragen aan de realisatie van de brede welvaart en zorgeloze mobiliteit. Om alle voorgenomen projecten en activiteiten concreet in te vullen, is een veelvoud nodig van beschikbare middelen.

In dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027 kunnen we onze ambities en opgaven gedeeltelijk uitvoeren. Daarbij is, op basis van de uitgevoerde analyse en bijbehorende afweging, jaarlijks nog ruimte om een deel van de projecten uit het voorgaande jaar te herprioriteren. Dat neemt niet weg dat het raadzaam is om zo slim mogelijk om te gaan met beschikbare financiële middelen en daarvoor meer samenwerking te zoeken met andere partijen, binnen en buiten de provinciale organisatie.

Deze financiële strategie valt uiteen in drie pijlers:

1. Beschikbare financiële middelen voor mobiliteit slim blijven inzetten

- Voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit hebben we een brede analyse uitgevoerd (binnen en tussen de thema's) en een afwegingskader opgesteld. Met behulp van het afwegingskader hebben we scherp gekeken naar de lopende projecten en nieuwe initiatieven en wensen.
- We zetten in op een passend aandeel van de provinciale financiering in afstemming met onze samenwerkingspartners.

- Vanuit onze rol en verantwoordelijkheid organiseren we de financiering. Vanuit de opgavegerichte invalshoek die centraal staat, ligt het niet voor de hand dat de provincie altijd hoofdfinancier is. Onze bijdrage kan ook meer een kennis- en/of regierol zijn. Vanuit deze kennis- en regierol werken we met een scala aan externe partners samen op allerlei thema's.

2. Andere bronnen aanboren

- We willen integraal en opgavegericht werken. Dat betekent ook dat we integraal en opgavegericht financieren. Dat houdt in dat we middelen kunnen inzetten voor mobiliteitsoplossingen vanuit de beleidsvelden economie, ruimte, groen, luchtkwaliteit en cultuur. Andersom kunnen middelen vanuit het Mobiliteitsfonds ten dienste staan van opgaven uit deze aanpalende beleidsvelden.
- We zetten de samenwerking met andere provincies, gemeenten en waterschappen

voort en onderzoeken nieuwe kansen voor cofinanciering.

- We zoeken actief naar betrokkenheid van het Rijk. Daarbij kijken we naar mogelijke cofinanciering voor diverse programma's en projecten, onder andere in relatie tot het Klimaatakkoord, Deltaplan voor het Noorden en Nationaal Programma Groningen.
- We blijven zoeken naar mogelijkheden om met maatschappelijke organisaties, universiteiten en andere regio's bij de EU financieringsaanvragen in te dienen voor een bijdrage op het vlak van bijvoorbeeld innovatie en verduurzaming.

3. Alternatieve financieringsmethoden

- Waar mogelijk kunnen we bij projecten aanbieden dat we de kosten voor andere wegbeheerders voorfinancieren, als het daarmee voor hen mogelijk wordt een bijdrage te doen.
- We verkennen de mogelijkheden om coalities te sluiten met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.



BIJLAGE 1.

TERMEN EN BEGRIPPEN

BIJLAGE 1: TERMEN EN BEGRIPPEN

Bij de opgaven en de thema's komen termen en begrippen langs.

Hieronder lichten we ze toe.

- **Ambitieweb:** Ambitieweb is een methode die bijdraagt aan een projectinrichting die oog heeft voor duurzaamheidsdoelstellingen. Het is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. Het Ambitieweb helpt om deze ambities in één oogopslag helder te maken.
- **Autonomous Train Operation (ATO):** term die gebruikt wordt voor automatisering van treinen. Op het meest geavanceerde niveau kunnen treinen rijden zonder machinist.
- **Busremise:** een remise of stelplaats is een ruimte waar bussen gestald worden in de nacht en op andere tijdstippen dat ze niet nodig zijn voor het vervoer van reizigers.
- **CO₂-prestatieladder:** dit is een instrument dat organisaties helpt hun CO₂-uitstoot in kaart te brengen en te verminderen. De ladder bestaat uit 5 niveaus. De eerste 3 niveaus richten zich op de CO₂-uitstoot van de eigen organisatie. De niveaus 4 en 5 richten zich op de uitstoot in de ketens van leveranciers en klanten, waarvan de organisatie een schakel is. Het instrument wordt door opdrachtgevers en opdrachtnemers gebruikt bij aanbestedingen. Het principe van de ladder is dat inspanningen worden beloond met een concreet voordeel in het aanbestedingsproces in de vorm van een korting op de inschrijfprijs.
- **Daily Urban System:** een Daily Urban System (DUS) is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon, werk, studie, sport, etc.) zich afspelen.
- **Deelmobiliteit:** voertuigen die je niet zelf bezit, maar wel zelf bestuurt. Denk aan een deelauto, een deelscooter of een deelfiets.
- **Dronehub:** dit is een samenwerkingsverband met als basis Groningen Airport Eelde voor allerlei pilots op het gebied van drones.
- **Duurzaam Bouwen Calculator (DuboCalc):** methode ontwikkeld door Rijkswaterstaat om de duurzaamheid en milieukosten van aanbestedingen te berekenen en te vergelijken. DuboCalc berekent alle effecten van het materiaal- en energieverbruik van wieg tot graf, ofwel van winning tot aan de sloop- en hergebruikfase.
- **ERTMS:** European Rail Traffic Management System. Gestandaardiseerd Europees veiligheidssysteem voor verkeersleiding op het spoor. Zonder ERTMS kan een trein niet autonoom rijden.
- **Fietsmakelaar:** de provincie Groningen ondersteunt de gemeenten op het gebied van fietsbeleid in de vorm van een 'fietsmakelaar'. De fietsmakelaar is een verbinder die helpt om samen met de gemeenten het fietsnetwerk op orde te krijgen, toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden, in te kunnen spelen op het huidige fietsgedrag, verkeersveiligheid te verbeteren en meer mensen te laten fietsen.
- **Groningen Bereikbaar:** een samenwerkingsverband van werkgevers, zorg- en onderwijsinstellingen en overheden. Samen ontwikkelen we slimme oplossingen om Groningen bereikbaar te houden tijdens grote werkzaamheden die veel verkeershinder veroorzaken. Deze oplossingen blijken vaak ook heel bruikbaar om mobiliteit te verduurzamen, met name als we de spits ermee kunnen afvlakken.

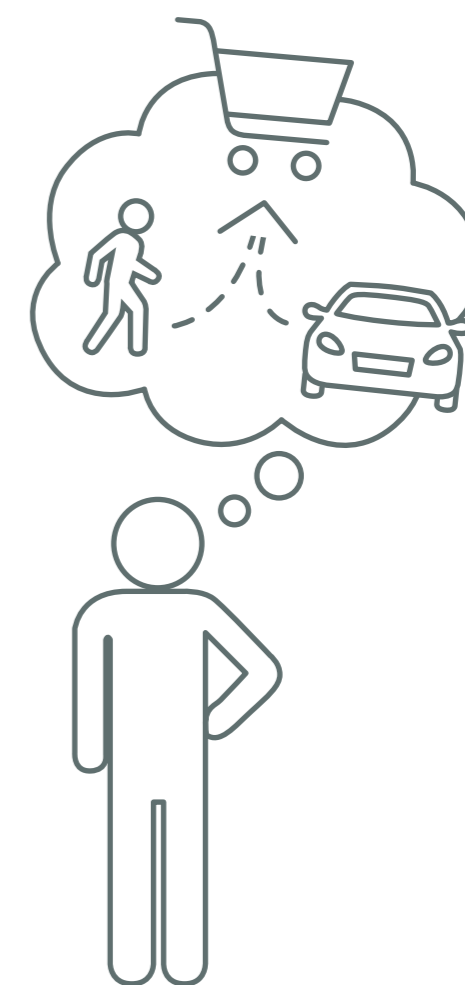
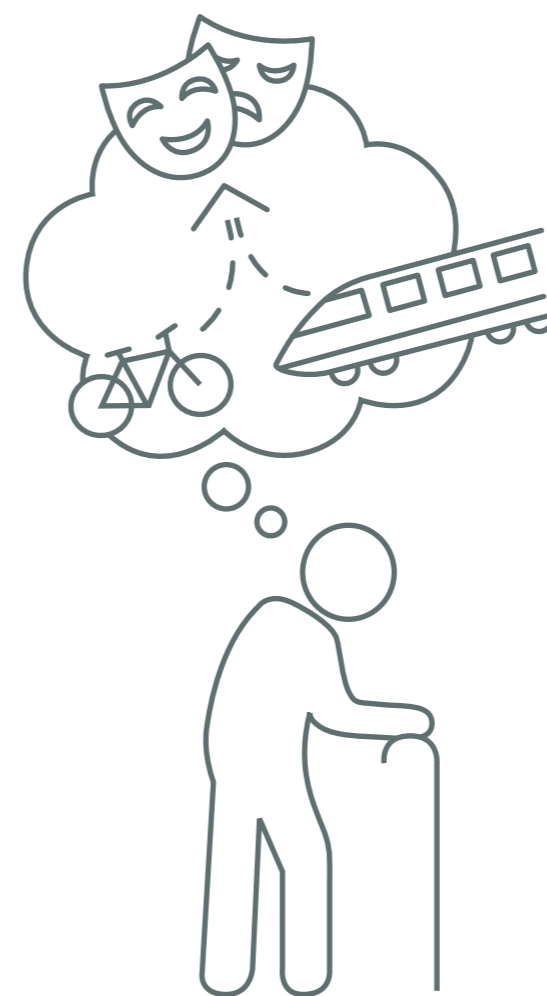
- **Gronings Rooster:** dit is een van de maatregelen van Groningen Bereikbaar. Scholen hebben hun roosters zo op elkaar aangepast dat er minder scholieren gelijktijdig in het openbaar vervoer zitten, maar meer gespreid. Dit maakt het openbaar vervoer aangenamer en beter te organiseren.
- **Hive.Mobility:** een Noord-Nederlands samenwerkingsverband tussen mbo-instellingen, hogescholen, de Rijksuniversiteit Groningen, het bedrijfsleven en overheden. Hierin werken we samen aan de ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van mobiliteit voor personen- en goederenvervoer.
- **HOV:** hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is de gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijdsnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.
- **Hub:** dit is een mobiliteitsknooppunt van verschillende vervoersvormen, in veel gevallen voorzien van openbaar vervoer. Veel hubs zijn knooppunten van bus- en treinlijnen. Sommige hubs zijn ook carpoolplaatsen.
- **Hubtaxi:** deze taxi bel of boek je van tevoren. Hij brengt je dan vanaf je voordeur naar de dichtstbijzijnde hub, zodat je daarvandaan je reis kunt vervolgen, of vanaf de hub weer terug naar huis.
- **Human Capital Agenda:** met deze agenda zorgen we dat voor alle ambities op het gebied van slimme en groene mobiliteit voldoende mensen beschikbaar zijn met de juiste expertise, vaardigheden en ervaring.
- **Hyperloop testcentrum:** hyperloop is een nieuwe technologie voor supersnel reizen

op de lange afstand. Hiervoor is in plaats van een weg of een spoor een buis nodig, die vacuüm getrokken wordt en waar een gondel doorheen raast. In Groningen wordt een testbuis gebouwd voor pilots en experimenten met hyperloop.

- **Launching customer:** het begrip launching customer betekent zoveel als 'eerste afnemer'. Bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten is het van levensbelang dat er een eerste afnemer is. Dat wekt vertrouwen en is van groot belang voor de verdere ontwikkeling, financiering en vervolgoopdrachten. Om innovatie te bevorderen, kan ook de overheid deze rol vervullen.
- **MaaS:** Mobility as a Service (MaaS) richt zich op het gecombineerd aanbieden van multimodale (vraaggestuurde) mobiliteitsdiensten aan reizigers via een digitaal platform, bijvoorbeeld een mobiele app. Dit gebeurt door middel van op maat gemaakte reismogelijkheden, realtime informatie en de mogelijkheid tot betaling en afhandeling van transacties.
- **(Provinciaal) MIT:** Het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is een meerjarig financieringsprogramma om investeringen in infrastructuur te kunnen doen.
- **Milieukostenindicator:** de Milieukostenindicator (MKI) vat alle milieueffecten samen in één score en wordt uitgedrukt in euro's. Het weegt alle relevante milieueffecten die ontstaan tijdens de levenscyclus van een product en telt deze op tot één enkele score. De MKI, ofwel schaduwprijs van een product, is een makkelijke manier om de milieu-impact van producten of projecten te vergelijken en communiceren.
- **Modaliteit:** vervoer met een bepaald transportmiddel (vervoerwijze), zoals wegvervoer, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart, spoorvervoer en pijpleidingvervoer.

- **Modal shift:** de term voor verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per spoor of per schip.
- **Near-/reshoring:** reshoring betekent het terughalen van bedrijfsactiviteiten vanuit het buitenland. Nearshoring is het uitbesteden van productie of andere zakelijke activiteiten aan een onderneming in een relatief dichtbijgelegen land. Dit is het tegenovergestelde van offshoring: het uitbesteden van activiteiten naar lagelonenlanden verder weg in de wereld.
- **OV-bureau Groningen Drenthe:** een samenwerkingsverband van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Deze instantie ontwikkelt, organiseert en beheert sinds 1 januari 2009 het openbaar vervoer per bus in deze gebieden. Het OV-bureau is niet verantwoordelijk voor het treinvervoer.
- **OV-concessie, busconcessie, concessieverlening:** in Nederland organiseren de provincies en vervoerregio's het regionale openbaar vervoer (bus, metro, tram en regionale treinen). Dat doen ze door concessies te verlenen aan vervoersbedrijven. Een concessie geeft deze bedrijven het recht om in een bepaalde periode het openbaar vervoer te verzorgen in het betreffende concessiegebied. Onze busconcessie organiseren we samen met de provincie Drenthe. Onze treinconcessie samen met de provincie Fryslân.
- **PFAS:** poly- en perfluorkoolwaterstoffen zijn door de mens gemaakte chemische stoffen die gebruikt worden voor allerlei toepassingen, omdat ze water, vet en vuil afstoten. Ze zitten in smeermiddelen, voedselverpakking, pannen, kleding en vele andere toepassingen. PFAS kunnen een negatief effect hebben op milieu en gezondheid.
- **Physical Internet:** het Physical Internet is een toekomstbeeld waarin goederen in een volledig open en verbonden netwerk 'zelf' hun ideale routes met bijbehorend transportmiddel kiezen van de verlader naar de klant. Onderweg kunnen de goederen gebruik maken van elk magazijn om zo een strategische locatie voor opslag te kiezen.
- **Pilot:** een proef of experiment voor een nieuwe technologie om deze uiteindelijk breed toe te passen. De provincie organiseert (of werkt mee aan) diverse pilots voor voertuigen die zichzelf kunnen besturen, zoals auto's en treinen. Maar ook voor autonome drones die nieuwe soorten vervoer door de lucht of via het water mogelijk maken.
- **Publieke Mobiliteit:** dit gaat om openbaar vervoer, de hubtaxi, deelauto's en -fietsen en mogelijke andere vormen van deelmobiliteit. Tevens betreft het voorzieningen voor het parkeren van bijvoorbeeld eigen auto en fiets waar de overstap gemaakt wordt tussen individueel vervoer en publieke mobiliteit. Kenmerkend is dat het gaat om vervoersvormen die worden georganiseerd, gecoördineerd en/of waarvoor een vergunning/concessie is verleend door één of meerdere overheidspartijen. Dit is verder zo georganiseerd dat het goed aansluit op individuele mobiliteit.
- **Qliner:** de Qliner is een bus die een rechtstreekse, snelle route tussen grote dorpen en steden rijdt en stopt bij een beperkt aantal haltes. Tijdens de spits rijdt de Qliner vaker en op een aantal trajecten rijdt de Qliner over de busbaan, zodat reizigers sneller op hun bestemming zijn en bijvoorbeeld niet vast komen te staan in de file.
- **Q-link:** Q-link is het snelle busnet tussen Groningen stad en de grotere woon-werkplekken daaromheen. Het Q-link-netwerk bestaat uit zeven lijnen. Zes lijnen vanuit de regio, via de P+R-terreinen, rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in Groningen stad. En een snelle lijn vanaf het Hoofdstation naar Zernike.

- **RAL:** de provincie Groningen heeft samen met de provincie Fryslân en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over het uitrollen van laadpalen voor elektrische voertuigen. Deze afspraken staan in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). De RAL is een uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Dit is een bijlage van het nationale Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal elektrische voertuigen.
- **Sustainable Development Goals (SDG's):** een set van 17 doelstellingen gericht op duurzame ontwikkeling, vastgesteld door de Verenigde Naties. Zie <https://sdgs.un.org/goals> voor meer informatie.
- **Tour de Force:** dit is een initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden. Vanwege het grote maatschappelijke belang hebben diverse partijen zich geschaard achter de ambitie om tussen 2017 en 2027 een groei van het aantal fietskilometers met 20% te bewerkstelligen. Daarvoor hebben ze een gezamenlijke fietsagenda opgesteld. Door gunstige randvoorwaarden te scheppen, is fietsen nog veiliger en comfortabeler te maken en kan het gebruik verder toenemen. Denk daarbij aan het aanpassen van wet- en regelgeving, nieuwe organisatie- en financieringsvormen of het stimuleren van innovaties.
- **Verkeer- en Vervoerberaad (VVB):** het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) is het hoogste sectorale overleg op verkeer- en vervoergebied in de provincie Groningen. In dit overlegorgaan zijn het Rijk, de provincie Groningen, de Groninger gemeenten, Openbaar Ministerie, politie en maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de ANWB vertegenwoordigd. De provincie Groningen neemt het voorzitterschap en de secretariële ondersteuning voor haar rekening.



Wat Groningers beweegt

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Provincie Groningen

Gedeputeerde Staten, september 2022

Tekst

Provincie Groningen



Redactie, ontwerp en vormgeving

Vonc Communicatie

info@provinciegroningen.nl

0503164933