

Startnotitie

Programma

Mobiliteit

Provincie Groningen

**Werken aan slimme, groene,
veilige en zorgeloze mobiliteit**

Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen

Groningen

30 juni 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Aanleiding voor een nieuw Programma Mobiliteit	4
3. Trends en ontwikkelingen.....	5
3.1. Mobiliteit in ons dagelijks leven	5
3.2. Klimaat, gezondheid en Veiligheid.....	6
Klimaat en gezondheid	6
Veiligheid	7
3.3. Demografische ontwikkelingen	7
Krimp versus verstedelijking	7
Vergrijzing	7
3.4. Technologische ontwikkelingen	8
Smart Mobility en autonome mobiliteit	8
Mobiliteit als dienst	9
Privacy en cyber security.....	9
4. Verbindingen en uitgangspunten	11
4.1. Verbindingen	11
Verbindingen met andere bestuurslagen	11
Verbindingen met beleidsvelden binnen de provincie	11
Verbinding tussen thema's binnen het domein mobiliteit	11
4.2. Uitgangspunten	12
Integraal werken: verbindingen en gemaakte afspraken zijn onze kaders	12
Het Programma Mobiliteit is onze stip op de horizon	12
Transparantie, flexibiliteit en participatie	12
Het Programma is tegelijk beleidskader vanuit de vigerende Omgevingsvisie en bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie	13
Duurzame ontwikkeling staat centraal	14
5. Context en afbakening.....	15
5.1. Samenhang met de Omgevingsvisie	15
5.2. Veranderend krachtenveld	15
6. Proces en fasering	17
6.1. Fasering	17
6.2. Omgeving en participatie.....	18
Bijlage 1 : Planning Programma Mobiliteit Provincie Groningen	20

1. Inleiding

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Dat is waar wij als provincie van dromen en waar wij naar toe willen. Maar hoe bereiken wij dit droombeeld? Met deze startnotitie willen wij hierin een eerst stap zetten en iedereen oproepen om hier met ons de komende maanden over mee te denken.

Mobiliteit staat voor verbinding, verbinding tussen mensen, met de school, het theater, de huisarts, het voetbalveld, de supermarkt, het werk of de natuur. Mobiliteit geeft vrijheid en daarmee ruimte aan welvaart, welzijn en geluk. Wij prijzen ons gelukkig dat wij hier middels bijvoorbeeld het verbeteren van wegen, vaarwegen, fietspaden en onze openbaar vervoer concessies een steentje aan bij kunnen dragen.

Mobiliteit mag dan wel geen doel op zich zijn maar is zeer belangrijk een middel/instrument om maatschappelijke doelen te bereiken. Denk aan het maatschappelijke doel om voor alle Groningers een inclusieve samenleving te organiseren, waarin het voor iedereen mogelijk is om makkelijk en veilig naar school, werk, familie of naar de zwemplas in de buurt te reizen. Of om bedrijven door goede bereikbaarheid aan te sluiten op hun grondstoffenketens en afzetmarkt.

Maar denk ook aan het verduurzamen van de samenleving zodat er minder geluid, fijnstof en ander schadelijke stoffen worden uitgestoten. Dit kan worden gerealiseerd door zero emissie mobiliteit. Dat komt ten gunste van het klimaat, de natuur en onze gezondheid.

Soms zijn maatschappelijke doelen te bereiken met de aanleg van infrastructuur, maar steeds vaker zien we dat dat zorgt voor conflicten tussen maatschappelijke doelen. Hoe zorgen we bijvoorbeeld voor goede, veilige spoorwegovergangen in agrarisch gebied? Hoe maken we zero emissie reizen voor iederéén haalbaar en betaalbaar? Hoe ver moeten we gaan om krimpgebieden voor iedereen op ieder moment bereikbaar te houden? Hoe passen we in de stad de groeiende mobiliteitsstromen in? Hoe helpen we bedrijven om met hun werknemers te praten over de manier waarop ze reizen? Waar plaatsen we laadpalen voor elektrische auto's als de stoep al vrij smal is? Waar zien we graag woonwijken, bedrijventerreinen en recreatiegebieden ontwikkelen en hoe zorgen we dat je daar niet alleen met de auto kunt komen?

Met het Programma Mobiliteit Provincie Groningen willen wij straks richting geven voor veel van deze dilemma's. En zorgen we niet alleen voor een stroomlijning van ons eigen mobiliteitsbeleid en alle maatschappelijke doelen die de Mobiliteit dient; e gaan er ook mee het gesprek aan met Groningers jong en oud, gemeenten, werkgevers, belangenorganisaties, dorpen, enzovoort. Zo werken we samen aan slimme, groene, veilige en zorgeloze mobiliteit met waarde voor iedereen.

2. Aanleiding voor een nieuw Programma Mobiliteit

Mobiliteit is geen doel op zich, het is, zoals hierboven aangegeven, een belangrijk instrument dat bijdraagt aan een leefbare en sociaal economisch florerende provincie. Bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor mensen om actief aan de samenleving deel te kunnen nemen.

De afgelopen jaren hebben wij met ons Provinciaal MIT en de middelen uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP/ZZL) grote stappen kunnen zetten ten aanzien van het verbeteren van de mobiliteit in onze provincie. Beide uitvoeringsprogramma's lopen echter binnen afzienbare tijd ten einde. De laatste projecten uit het RSP en het Provinciaal MIT, zullen in de komende jaren worden afgerond.

Intussen is de wereld zowel maatschappelijk als technologisch de afgelopen tijd aanzienlijk aan het veranderen. Waarbij, veel meer dan in het verleden, wordt gekeken of reizen wel strikt noodzakelijk is, danwel wordt gezocht naar goede en slimme reisoplossingen in plaats van het perse aanleggen van nieuwe infrastructuur. Ook uitdagingen ten aanzien van het milieu en de impact op de omgeving (bijvoorbeeld fijnstof, stikstof, PFAS, CO2 en geluid) zijn groter geworden en vragen om een andere aanpak.

Tenslotte geldt dat bijvoorbeeld ook het internationale klimaatverdrag (Akkoord van Parijs), vertaald in een Nationaal Klimaatakkoord en ook enkele andere landelijke beleidsontwikkelingen zoals het Toekomstbeeld OV 2040 en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vragen om een update van ons mobiliteitsbeleid. Niet alleen omdat er een sterke roep is om alle relevante thema's integraal aan te pakken, maar ook omdat expliciet naar de provincie gekeken wordt om deze integratieslag in de regio vorm te geven. Bij deze integratieslag qua mobiliteit beleid willen we hiernaast ook de kaders creëren voor de overstap van het MIT naar een Regionaal Mobiliteit fonds. Daar waar in het MIT infrastructuur maatregelen waren opgenomen, is het de bedoeling dat bij een Regionaal Mobiliteit fonds ook niet-infrastructurele maatregelen hier een plek in kunnen krijgen.

Waar wij er in het verleden veelal voor kozen om het beleid per deelthema (bijvoorbeeld Fiets, Openbaar Vervoer, Ketenmobiliteit, etc) te formuleren, kiezen wij er nu voor om in de vorm van het Programma Mobiliteit Provincie Groningen één integrale Mobiliteitsvisie voor de provincie Groningen te maken, waar alle mobiliteit thema's onderdeel van uit zullen maken.

Dit Programma Mobiliteit Provincie Groningen kan daarmee tevens als bouwsteen worden gebruikt voor de in de komende jaren op te stellen nieuwe Omgevingsvisie.

3. Trends en ontwikkelingen

Terugkijkend op de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen in de afgelopen 20 jaar, is er veel veranderd. Wie had bijvoorbeeld 20 jaar geleden gedacht dat anno 2020 er een mobiele telefoon zou bestaan die niet alleen op elke plek zou kunnen bellen maar waar mensen ook razendsnel mee kunnen internetten, om demand video's op kunnen bekijken, altijd je kantoor in je zak zit en je altijd accuraat navigeert en reizen boekt op basis van de actuele verkeerssituatie? Wie had de zeer sterke groei van de elektrische fiets kunnen zien aankomen, waarmee mensen zich sneller kunnen verplaatsen en grotere afstanden kunnen afleggen?

20 jaar geleden kochten wij onze kleding, witgoed en andere artikelen op de koopavonden of op zaterdag gewoon in de lokale speciaalzaak of in de grote stad. Tegenwoordig bestellen wij steeds meer onze goederen via internet waarna het 24 uur later bij ons thuis wordt bezorgd.

Ook werd 20 jaar geleden nog uitgegaan van een continue opwaartse demografische ontwikkeling. Inmiddels zijn deze verwachtingen bijgesteld. In stedelijke gebieden is nog altijd sprake van bevolkingsgroei, echter in grote en meer rurale delen van de provincie is er sprake van krimp van de bevolking.

Tegenover snelle technologische ontwikkelingen die op het gebied van en/of ten gunste van de mobiliteit hebben plaatsgevonden, staan lange proces en uitvoeringstijden voor het realiseren van infrastructuur.

Waar we de OV concessies van de provincie Groningen inmiddels naadloos aan kunnen laten sluiten op de manier waarop mensen reizen zoeken en boeken, nemen grote infrastructuur projecten vanaf de Verkenningsfase tot ingebruikname van bijvoorbeeld spoor of een ander ingrijpend infrastructuur project weg, soms wel 10 tot 20 jaar in beslag.

Wat betekenen deze inzichten voor de wijze waarop wij om moeten gaan met de verwachte toekomstige ontwikkelingen? We lopen enkele belangrijke ontwikkelingen bij langs.

3.1. Mobiliteit in ons dagelijks leven

Mobiliteit is een essentieel onderdeel van ons dagelijks leven. Het zorgt er voor dat we naar ons werk kunnen, boodschappen kunnen doen of bijvoorbeeld onze hobby's kunnen uitoefenen. Dit was vroeger al het geval en dat is nu nog steeds zo.

Toch zien we ook grote veranderingen, met name in onze perceptie op mobiliteit. Wonen, werken en leven loopt steeds meer door elkaar heen. Zowel in onze tijdsbesteding als ook qua locatie. Dat heeft invloed op hoe we de ruimte inrichten, en omgekeerd heeft ruimtelijke inrichting grote invloed op hoe we ons verplaatsen.

Een andere belangrijke verandering is, we *mobilititeit* steeds belangrijker vinden dan met welke *modaliteit* we reizen. Dat zien we bijvoorbeeld in het feit dat het bezit van een eigen auto steeds minder als statussymbool gezien wordt. En dat we het steeds het belangrijker vinden dat we reistijd kunnen benutten als werktijd of als vrije tijd waarin we een boek kunnen lezen of een film kunnen kijken op onze telefoon of laptop. Het is steeds makkelijker om spullen en eten thuis of op locatie te laten bezorgen. Ons gedrag verandert, ons mobiliteitspatroon verschuift en onze perceptie van mobiliteit wordt heel anders. We stellen comfort, gebruiksgemak, beleving en (in iets mindere mate) snelheid steeds vaker vóór een bepaalde modaliteit.

Dit is een belangrijke transitie die kansen biedt om met mobiliteit maatschappelijke doelen te realiseren: een veilige straat, een zero-emissie reis, iedereen die mee kan doen en keuze

heeft in hoe zij of hij reist. Deze transitie vergt, dat we als provincie niet naar individuele modaliteiten kijken, maar naar het samenhangende mobiliteitssysteem in het geheel.

3.2. Klimaat, gezondheid en Veiligheid

Klimaat en gezondheid

Ook maatschappelijk zijn er enkele zaken die een transitie binnen mobiliteit tot gevolg kunnen hebben. Het klimaat(akkoord) zal tot een grote transitie binnen de mobiliteit leiden. En dan gaat het niet alleen om CO2 reductie, maar ook bijvoorbeeld om geluidsreductie en de reductie van fijnstof en stikstof.

Als gevolg van bijvoorbeeld de stikstofproblematiek zijn bijvoorbeeld maximale snelheden reeds verlaagd. Wat aan de ene kant ongunstig is om met de auto snel van A naar B te komen, maar wat aan de andere kant de verkeersveiligheid verbetert en ook de concurrentie positie van de trein ten opzichte van de auto verbetert. Niet alleen voor het dagelijkse verkeer heeft dit invloed, maar ook bijvoorbeeld voor te bouwen infrastructuur projecten. Voor de Coronacrisis lag immers als gevolg van de gerechtelijke uitspraken over stikstof een aantal bouwprojecten stil.

In een recent verschenen publicatie van het RIVM wordt gesteld dat de gezondheid van meer dan een miljoen Nederlanders in gevaar is door omgevingsgeluid. Het instituut adviseert daarom dat het wettelijk toegestane geluidsniveau omlaag moet. Uit een eerder verschenen rapport van de gezondheidsorganisatie WHO uit 2018 blijkt, dat ernstigere gezondheidseffecten van omgevingsgeluid, zoals de meest voorkomende hart- en vaatziekten, al optreden bij lagere niveaus dan eerder werd gedacht. Volgens de organisatie is er sterker bewijs dat geluidsoverlast een negatieve invloed heeft op de conditie van ons hart en onze vaten, maar ook op de stofwisseling. Ook geluid afkomstig van mobiliteit is hier debet aan.

Daarom heeft de WHO richtlijnen opgesteld die ervoor moeten zorgen dat de geluidsniveaus beperkt worden. In het nieuwe RIVM-onderzoek, wat naar aanleiding van het WHO-rapport werd gedaan, komt naar voren dat het Nederlandse beleid niet aan deze richtlijnen voldoet. Volgens het RIVM zou het Nederlandse beleid kunnen worden verbeterd door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO.

Ten aanzien van de gezondheid zien we daarnaast dat steeds meer mensen te weinig fysiek bewegen, waardoor overgewicht en obesitas onder de bevolking toeneemt. Overgewicht en obesitas zijn na roken de belangrijkste oorzaak van ziekten in Nederland. Bijvoorbeeld hart- en vaatziekten of diabetes. Bijna de helft van de Nederlanders van 20 jaar en ouder is te zwaar.

Om deze ingezette trend tegen te gaan heeft het ministerie van Volksgezond, Welzijn en Sport eind 2018 een preventieakkoord met circa 70 verschillende organisaties ondertekend waarin zij onder andere afspreken om het gemakkelijker te maken voor mensen om op de fiets naar school of werk te gaan en het gemakkelijker te maken om te gaan sporten. Hetgeen betekent dat sportvoorzieningen ook goede bereikbaar dienen te zijn. Bij voorkeur op de fiets.

De uitbraak van het Corona virus is een onverwacht voorbeeld van de wisselwerking tussen gezondheid en mobiliteit. Tijdens de crisis vinden veel minder verplaatsingen plaats van

personen, maar meer verplaatsing van goederen. Daarnaast is de trend van online winkelen gegroeid en zijn er meer mensen die thuiswerken.

Voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit zullen we met alle bovenstaande punten rekening moeten houden.

Veiligheid

Niet alleen een gezonde en veilige leefomgeving is goed voor ons welzijn. Ook het veilig mobiel kunnen zijn is daarvoor van essentieel belang. Helaas moet er geconstateerd worden dat na 40 jaar daling het aantal verkeersdoden sinds 2013 niet meer jaarlijks daalt en het aantal zwaargewonden flink is gestegen. Dit terwijl ons doel is, om te komen tot 0 slachtoffers, zoals verwoord in het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, dat regionaal wordt uitgewerkt. Deze regionale uitwerking zal ook worden gebruikt als bouwsteen voor het Programma Mobiliteit Beleid. Ondanks dat regionale uitwerking nog in de maak is, wordt al wel extra inzet ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid gepleegd.

3.3. Demografische ontwikkelingen

Krimp versus verstedelijking

Er bestaat een relatie tussen bevolkingsdaling en de bereikbaarheid van voorzieningen en de mobiliteit van Groningers. In de provincie Groningen is de verwachting dat in de Regio Groningen - Assen sprake zal zijn van groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid. In de steden is veelal sprake van druk op de openbare ruimte wat leidt tot uitdagingen om forensen, studenten, leerlingen en ook bewoners op een duurzame manier op hun plek te laten komen. op het platteland is eerder sprake van stabilisatie dan wel krimp. Krimp leidt echter niet automatisch tot minder mobiliteit. Krimp in combinatie met de digitale verbondenheid, leidt meer en meer tot het verdwijnen van voorzieningen uit deze krimpgebieden. Allerlei voorzieningen (medisch, onderwijs, bibliotheken, maar ook commerciële winkelgebieden) concentreren zich daar waar de dichtheden hoog zijn, en bedienen de buitengebieden op afstand. Hierdoor ontstaan juist extra verplaatsingen. Voor onze landelijk gebieden liggen er daardoor uitdagingen om de mensen mobiel en de voorzieningen bereikbaar te houden.

Momenteel lijkt het erop dat hierdoor de mobiliteitsbehoefte per hoofd van de bevolking in de krimpgebieden groeit, maar de praktijk moet uitwijzen of dit zal doorzetten. Naar verwachting zullen reismotieven (bijvoorbeeld woon-werk, winkelen, visite en onderwijs) en de toegang tot mobiliteitssystemen (waar is de dichtstbijzijnde hub en hoe vaak stopt de bus daar) hier heel bepalend voor zijn. Verder verandert ook de beleving van de bereikbaarheid en de perceptie van de mobiliteit. Inwoners van een gebied waar de bevolking krimpt, hoeven de mogelijk grotere afstanden die zij moeten afleggen namelijk niet per se als probleem te ervaren. Dit geldt zeker als mobiliteit steeds slimmer en efficiënter kan worden ingericht en een rit meer en meer een beleving wordt en tijd en ruimte biedt voor andere zaken.

Vergrijzing

De ontwikkeling van de bevolkingssamenstelling heeft ook invloed: in 2015 is 15-20% van de bevolking ouder dan 65, in 2030 is dat gemiddeld 25%. De toenemende vergrijzing zorgt voor verschuivingen in de mobiliteit: het aandeel jongeren neemt af, en daarmee ook de bijbehorende verplaatsingen naar school of studie; 65+ers houden hun auto, blijven langer

en sneller doorfietsen, zijn langer vitaal en gepensioneerden vervangen hun woon-werkverplaatsingen door andere verplaatsingen.

3.4. Technologische ontwikkelingen

Mobiele telefoon/smart phone, internet, navigatiesystemen, rijtaak-ondersteunende systemen, deelsystemen, autonoom vervoer etc. Al deze ontwikkelingen hebben invloed gehad en gaan dit in toenemende mate nog hebben op de toekomstige mobiliteit. Zowel positief als negatief.

Een aantal ontwikkelingen hebben naar verwachting grote invloed op hoe we mobiliteit gebruiken, en zelfs op onze perceptie van mobiliteit als voorwaarde voor verbinding. Dit biedt kansen voor een verbeterde (digitale) ontsluiting van de gehele provincie en allerlei diensten, bijvoorbeeld op het gebied van zorg en onderwijs, beter digitaal toegankelijk worden. De corona-crisis heeft duidelijk laten zien dat digitale verbondenheid fysieke verplaatsingen deels kan vervangen.

Smart Mobility en autonome mobiliteit

Digitale technieken helpen verkeersdeelnemers steeds beter op de hoogte te brengen van veranderende verkeerssituaties en de meest efficiënte, duurzame, veilige of de mooiste route- en vervoerkeuze, zelfs al vóórdat zij onderweg zijn. Goede datavoorziening krijgt een steeds belangrijkere rol. Data inwinning en het toevoegen van intelligentie aan onze wegkantsystemen begint nu al nieuwe eisen te stellen aan onze infrastructuur en/of haar directe omgeving.

Daarnaast worden voertuigen steeds slimmer en zijn er technieken waarbij auto's, treinen, boten en vliegtuigen taken van bestuurders/piloten gedeeltelijk of geheel overnemen. De ontwikkeling van autonome voer-, vaar-, vliegtuigen kan van groot belang zijn voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Zo kunnen ook deze ontwikkelingen gevolgen hebben voor de eisen aan bijvoorbeeld ons wegen-, spoor-, lucht- en scheepvaartnet. En kunnen ze voor onder meer het openbaar vervoer een grote kans zijn.

Autonoom rijdende shuttles bieden een grotere kans om het rurale gebied in onze provincie, in aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, optimaal te bedienen. Het kan in eerste instantie een aanvulling bieden voor dunne stromen over korte afstand. En mogelijk biedt de ontwikkeling van de vliegende drone taxi ons de kans om over 15 jaar zero emissie snel van Hub naar Hub te vliegen, zodat afstanden binnen onze provincie maar ook van onze provincie naar andere gebieden nog sneller kunnen worden afgelegd.

In steden kan met autonome mobiliteit op veel plekken openbare ruimte teruggegeven worden aan wijken en buurten, als auto's niet meer voor de deur hoeven te staan omdat ze zichzelf verderop of zelfs aan de rand van de stad kunnen parkeren. Autonome drones en schepen kunnen veel goederenvervoer overnemen, zodat het vrachtverkeer over de weg in krappe binnensteden en kleine dorpen sterk vermindert. Autonome treinen kunnen veel dichter op elkaar rijden, waardoor extra capaciteit op het spoor gerealiseerd wordt zonder dure en langlopende uitbreidingen van de infrastructuur. Tot slot kan autonoom vervoer, als de techniek zich verder ontwikkelt, ook een grote stap in het verbeteren van de verkeersveiligheid betekenen. Al jaren tonen de ongevalsgegevens in onze provincie aan dat meer dan 90% van de ongevallen te wijten is aan menselijk falen. Autonome techniek is -in potentie- veel betrouwbaarder en wordt niet afgeleid. Wij initiëren en stimuleren deze ontwikkeling en werken op dit onderwerp samen met de provincies Fryslân en Drenthe.

Mobiliteit als dienst

Mobiliteit wordt steeds flexibeler; in de toekomst zal steeds meer 'passend' vervoer worden gevraagd en aangeboden. De ontwikkeling van autonoom vervoer en voortgaande digitalisering kan ook gevolgen hebben voor hoe mensen hun mobiliteit invullen. Het is niet vanzelfsprekend dat mensen in de toekomst nog massaal een eigen vervoermiddel hebben. Als de ontwikkeling van autonoom vervoer doorzet, wordt het misschien wel gemakkelijker en goedkoper om op ieder moment op iedere locatie een voertuig op afroep te bestellen. Daarmee kan, onafhankelijk van waar je woont, altijd vervoer op maat worden aangeboden. Het bestellen van een reis via telefoon of internet staat op dit moment nog in de kinderschoenen, al zijn we als klant al wel gewend om een vliegreis, taxi, en/of internationale treinreis via internet of telefoon te boeken. Er ontstaan nieuwe mogelijkheden, waaronder innovatieve deelproducten (deelfiets, deelauto), elektronische pakketkluisen en geïntegreerde informatie-, boeking- en betaalsystemen. De toename in flexibiliteit vraagt om een andere vorm van infrastructuur, bijvoorbeeld om Hubs waar reizigers kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere vervoermiddel. En meteen even hun pakketjes kunnen ophalen.

De 'achterkant' van deze mobiliteitsdiensten valt buiten het zicht van de eindgebruiker, maar het is cruciaal dat het feilloos werkt. Denk aan een e-mail. Niemand vindt het interessant om te weten via welke servers zijn of haar e-mail allemaal gaat, zolang privacy en veiligheid gewaarborgd zijn. Wat van belang is, is dat de e-mail aankomt bij de juiste persoon en dat die hem leest.

Ditzelfde geldt ook in toenemende mate in de logistieke sector. De stap naar een steeds meer volledig open netwerk heet ook wel 'physical internet'. Het biedt veel kansen voor bijvoorbeeld koppelingen tussen personen- en goederenvervoer en ook voor het afleggen van een rit met verschillende modaliteiten gekoppeld aan elkaar of voor bijvoorbeeld het kiezen van een rit met de laagste ecologische voetprint. Het is straks steeds minder zo dat een pakket door één voertuig wordt opgepikt in een distributiecentrum en dan persé met diezelfde modaliteit naar de eindbestemming gebracht wordt. Nu al wordt in sommige steden het laatste deel regelmatig met fietskoeriers gedaan. Straks komen daar mogelijk ook drones bij. Een volledig open netwerk maakt het ook steeds beter mogelijk om bijvoorbeeld krantenbezorging of bevoorrading van een restaurant te combineren met het vervoer van personen.

We kennen al deelauto's, -fietsen en -scooters. En in steden met schaarse ruimte en dure parkeervergunningen zijn concepten in opkomst waarbij nieuwbouwwoningen verkocht worden in combinatie met een abonnement op mobiliteit, waarbij er keuze is uit meerdere voertuigen naar gelang de behoefte van dat moment. Het concept van de OV-fiets als voor- en natransport voor de trein is misschien wel het meest succesvolle voorbeeld van mobiliteit als een dienst. Dergelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor een reductie van het aantal geparkeerde auto's.

Privacy en cyber security

De mobiliteitssector wordt in hoog tempo data-intensiever door ontwikkelingen als digitalisering, automatisering, gebruik van algoritmes en de opkomst van de delen platformeconomie. Gebruik van data en kunstmatige intelligentie biedt kansen voor verkeerveiligheid, doorstroming en netwerkprestaties, maar brengt ook risico's, zoals uitsluiting van kwetsbare groepen of onduidelijkheid over aansprakelijkheid.

Door data sluiten delen van een slim en duurzaam mobiliteitssysteem steeds beter op elkaar aan. Hierbij staan de afzonderlijke modaliteiten niet meer centraal maar de hele keten en wordt mobiliteit steeds meer vraag- in plaats van aanbod gestuurd. Data bieden kansen om deze ambitie te realiseren. Door data volledig uitwisselbaar te maken tussen modaliteiten krijgen reizigers en logistieke partijen inzicht in de meest optimale ketenreis en worden vraag

en aanbod van mobiliteit beter op elkaar afgestemd, waardoor het totale mobiliteitssysteem kan worden geoptimaliseerd.

Tegelijkertijd neemt door data ook de complexiteit toe. Om beleidsdoelen te realiseren zal de overheid steeds meer afspraken moeten maken met bedrijven over het delen van data.

Bovendien vraagt verantwoord gebruik van data een actieve overheidsrol, bijvoorbeeld om markttoegang te garanderen, privacy te beschermen en te komen tot een veilige data-uitwisseling.

Digitalisering van de mobiliteit heeft daarbij in toenemende mate invloed op publieke belangen zoals privacy, (cyber)security en connectiviteit, bijvoorbeeld doordat persoonsgegevens makkelijk digitaal verkregen en verspreid kunnen worden en data op veilige manier getransporteerd moeten worden. Borging van publieke belangen is dan ook randvoorwaardelijk voor een verantwoord gebruik van data, zowel bij burgers, overheden als bedrijven. Hoewel landelijke wetgeving een cruciale factor is, zullen wij in de provincie Groningen continue aandacht blijven houden voor de cyber security en privacy van mobiliteitsdata.

4. Verbindingen en uitgangspunten

4.1. Verbindingen

Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven, is mobiliteit een middel om andere maatschappelijke doelen te realiseren. Daarom zoeken we bij het opstellen van dit Programma verbindingen op met alle relevante opgaven. Dit maakt het Programma complexer, maar vooral samenhangender en relevanter voor de opgaven waar we als samenleving voor staan. Deze verbindingen zoeken we in meerdere dimensies, die we hier kort uiteen zetten.

Verbindingen met andere bestuurslagen

Een mobiliteitsprogramma van de provincie Groningen staat niet op zichzelf, maar hangt samen met mobiliteitsbeleid van onze gemeenten, buurprovincies, het Rijk, buurlanden/landsdelen en Europa. De ambities en opgaven van deze bestuurslagen om ons heen zullen naar verwachting niet op elk niveau en in elk gebied hetzelfde zijn en niet altijd volledig met elkaar matchen. Zo kan de opgave voor bijvoorbeeld zuidoost Groningen een andere zijn dan de opgave voor Noord-Nederland richting Randstad, of kan onze ambitie om zero-emissie mobiliteit te realiseren sneller zijn dan die van het Rijk.

Ten aanzien van de schaalniveaus zal in ieder geval onderscheid worden gemaakt in de volgende schaalniveaus:

- Internationaal
- Nationaal
- Noord Nederland
- Provinciaal
- Lokaal

Daarnaast zal ook worden gekeken naar bestaande regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van Mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de Regio Groningen-Assen, het Verkeer en Vervoerberaad, het OV-bureau Groningen Drenthe, Groningen Bereikbaar etc.

Verbindingen met beleidsvelden binnen de provincie

We zoeken nadrukkelijk de verbinding op met andere beleidsvelden binnen de provincie, en bespreken helder de verhouding van mobiliteit tot deze beleidsvelden. Komen er doelen uit voort die we met mobiliteit dienen? Welke beleidsvelden zien mobiliteit als sturingsmechanisme, of zouden dat méér kunnen doen? We benoemen in deze Startnotitie alvast de beleidsvelden Leefbaarheid, Economie, Energie, Klimaat(adaptatie), Ruimtelijke kwaliteit, Erfgoed, Toerisme, Landbouw, Natuur, Sport en Gezondheid. Naast deze beleidsvelden zullen er tijdens het opstellen van het programma mogelijk nog andere ontwikkelingen op komen dagen, die invloed hebben (zouden moeten) hebben op het mobiliteitsbeleid van de provincie.

Verbinding tussen thema's binnen het domein mobiliteit

Met het Programma willen we de traditionele 'kokers' van modaliteiten en thema's binnen het domein mobiliteit beter met elkaar verbinden. Tegelijk zullen we binnen het Programma zullen wel per thema een verdere uitwerking van het beleid maken. Thema's die in elk geval verder uitgewerkt zullen worden zijn: Voetgangers, Ketenmobiliteit, Fiets, Openbaar vervoer, Verkeersveiligheid, Wegen, Beheer & Onderhoud, Slim & Groen, Vaarwegen, Luchtvaart en Goederenvervoer

Ook hier geldt, dat gedurende het opstellen van het Programma thema's op zullen komen die we nu nog niet op het netvlies kunnen hebben. De opgaven van de toekomst zijn immers, zoals geschetst in hoofdstuk 3, voor een groot deel onvoorspelbaar.

4.2. Uitgangspunten

In deze Startnotitie wordt, logischerwijs, nog niet al te veel ingegaan op de inhoud van het Programma. Hoe de inhoud tot stand komt schetsen we in hoofdstuk 6. De verbindingen die we leggen zullen de inhoud voor een belangrijk deel helpen vormgeven. Deze en enkele andere uitgangspunten beschrijven we hieronder.

Uiteraard geldt als meest basale uitgangspunt, dat wij wet- en regelgeving, zowel Europees als landelijk, als vertrekpunt zullen gaan gebruiken bij het opstellen van het Programma Mobiliteit

Integraal werken: verbindingen en gemaakte afspraken zijn onze kaders

Verbindingen leggen (met andere bestuurslagen, met beleidsdomeinen, met alle mobiliteitsthema's, zie paragraaf 4.1) brengt met zich mee, dat we reeds gemaakte afspraken, gezamenlijk onderschreven ambities, gesloten akkoorden en convenanten als uitgangspunt nemen. Dat is hoe we *integraal werken* in de praktijk brengen. Het Programma beginnen we dus niet op een leeg vel papier, we bouwen voort op het goede wat er al ligt. Denk aan het streven uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid om samen met Rijk en gemeenten naar nul verkeersslachtoffers toe te werken. Aan het Klimaatakkoord, waarin we de uitstoot van CO₂ naar nul willen brengen in 2050. Aan de garantie dat we geen hubs verwijderen, maar alleen toe zullen voegen. Bij het opstellen van het Ontwerp Programma inventariseren we vanuit alle verbindingen die we leggen, welke afspraken op het Programma Mobiliteit van toepassing zijn.

Het Programma Mobiliteit is onze stip op de horizon

Het Programma heeft als doelstelling om de visie van de provincie voor mobiliteit weer te geven: het is onze stip op de horizon. Daarbij maken we duidelijk wat we willen en welke rol we innemen (ambitie en rolbepaling), en op welke wijze de provincie oog heeft voor steeds snellere veranderingen en ontwikkelingen om ons heen. Het programma schetst vervolgens hoe we hier -binnen een brede maatschappelijke context- flexibel op in kunnen spelen.

Tegelijk maken we duidelijk wat we nodig hebben van andere partijen om onze ambities waar te maken, want in de uitvoering staan we niet alleen. Het krachtenveld verandert immers (zie hoofdstuk 5) en de opgaven zijn steeds complexer en samenhangender. In het Programma Mobiliteit komt derhalve de integrale visie voor de mobiliteit van de provincie te staan, waarbij aangegeven zal worden waar wij als provincie de nadruk op willen leggen en welke keuzes wij als provincie daarbinnen willen maken, om op die manier de in het Programma geformuleerde doelen het beste te kunnen faciliteren.

Transparantie, flexibiliteit en participatie

Die wederkerigheid (waarin de provincie haar beleid binnen een brede en complexe maatschappelijke context opzet én in de uitvoering niet alleen staat) brengt met zich mee we transparant, flexibel en open moeten zijn om het Programma tot stand te kunnen brengen. Dat betekent dat we een uitgebreid participatietraject opstarten waarmee we belangengroepen, Groningers, bedrijven, instellingen, andere overheden en andere stakeholders betrekken (zie ook hoofdstuk 6). We *halen* hierin niet alleen op, we hebben mede tot doel om andere partijen te inspireren om, samen met ons, in de komende jaren de

transitie binnen mobiliteit mogelijk te maken en voor elkaar te krijgen. Door openheid te zaaien, oogsten we uit het proces op weg naar het Programma méér dan alleen input voor het Programma: draagvlak voor het Programma en het daaruit voortvloeiende Uitvoeringsprogramma; en partners om ons heen die zelf enthousiast hun rol pakken.

Het Programma is tegelijk beleidskader vanuit de vigerende Omgevingsvisie en bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie

We kiezen ervoor om, middels het Programma Mobiliteit, eerst inzicht te krijgen in welke richting wij op willen met het beleidsdomein mobiliteit. We beantwoorden in het programma de *waarom willen we dit* vraag (stip op de horizon) en de *hoe pakken we dat aan* vraag. De vraag *wat gaan we daarom doen* is een uitvoeringsvraag, waarvoor in een later stadium een Uitvoeringsprogramma opgesteld wordt. Het Programma Mobiliteit is daarmee een beleids- en toetsingskader voor het Uitvoeringsprogramma en het daar aan verbonden regionaal Mobiliteitsfonds.

Bij het opstellen van het dit Programma Mobiliteit., gelden de doelstellingen uit de vigerende Omgevingsvisie als basis. In deze Omgevingsvisie staan twee hoofddoelen voor ons beleid voor de fysieke leefomgeving:

- Een duurzame economische structuur: concurrerend, bereikbaar en toekomstbestendig;
- Een duurzame, aantrekkelijke, leefbare en veilige leefomgeving in sterke steden en vitale dorpen omgeven door een mooi landschap;

De Omgevingsvisie wordt de komende tijd opnieuw opgesteld. De *stip op de horizon* in het Programma Mobiliteit is daarom straks tevens een bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie. Zie paragraaf 5.1 voor een uitgebreidere toelichting op de samenhang tussen het Programma Mobiliteit en de nieuwe Omgevingsvisie.

Duurzame ontwikkeling staat centraal

Bij de uitvoering van de twee hoofddoelen uit de vigerende Omgevingsvisie staat duurzame ontwikkeling centraal in ons handelen. Dit gaat om de economische, sociale en ecologische domeinen, waarbij gekeken wordt naar de effecten zowel in het nu als in de toekomst. Het gaat daarbij om begrippen als houdbaar, leefbaar en rechtvaardig. Ons beleid resulteert in een leefbare (people), aantrekkelijke en veilige (planet) en concurrerende en bereikbare (profit) provincie.

Het Mobiliteitsbeleid onder deze doelen, richt zich op een aantal belangrijke pijlers:

- Voorwaarden bieden voor een goede ruimtelijk-economische ontwikkeling (daaronder begrepen een goed vestigingsklimaat voor voorzieningen en werkgelegenheid);
- Voorwaarden bieden dat mensen prettig kunnen leven en kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In de Klimaatagenda van de provincie Groningen is dit op enkele onderdelen reeds uitgewerkt met enkele belangrijke subdoelen, welke ook als uitgangspunten zullen gelden voor het op te stellen Programma Mobiliteit. Zo geldt als uitgangspunt dat:

- Lopen en fietsen op de eerste plek staan in ons beleid;
- In 2030 de maximale uitstoot van de Mobiliteit in onze provincie 0,57 Mton CO₂ zal bedragen. Dit is een reductie t.o.v, 1990 van 49%
- Al het openbaar vervoer per bus in 2030 zero emissie zal zijn;
- Alle treinen vanaf de start van concessie 2035 ev, zero emissie zullen zijn;
- Alle overige mobiliteit, in brede zin, te zijner tijd ook emissieloos en steeds autonomer wordt.

Hiernaast kiezen wij er voor om pas nieuwe infrastructuur aan te leggen nadat andere (slimme en innovatieve) mobiliteitsalternatieven geen oplossingen bieden. Wij geven dus de voorkeur aan het optimaliseren en beter benutten van bestaande netwerken. Ook hiervoor geldt dat het eerder genoemde 'Groninger Rooster' hier een goed voorbeeld van is.

5. Context en afbakening

5.1. Samenhang met de Omgevingsvisie

Het op te stellen Programma Mobiliteit Provincie Groningen valt formeel onder de huidige Omgevingsvisie. Zoals in paragraaf 4.2 al aangegeven, zullen de doelen die in deze vigerende Omgevingsvisie zijn opgenomen, dan ook de kaders vormen waarbinnen het Programma Mobiliteit Provincie Groningen wordt opgesteld.

Tegelijkertijd geldt dat de komende jaren een nieuwe Omgevingsvisie wordt opgesteld. De planning van het opstellen van het Programma Mobiliteit en de nieuwe Omgevingsvisie lopen deels parallel, waarbij volgens de huidige planning het opstellen van de nieuwe Omgevingsvisie een langere doorlooptijd zal hebben dan het opstellen van het Programma Mobiliteit.

Zowel qua terminologie als qua regelgeving zal bij het opstellen van het Programma Mobiliteit, voor zover dat al mogelijk is, rekening worden gehouden met hetgeen hiervoor is opgenomen in de Omgevingswet. Die nieuwe omgevingswet maakt het mogelijk dat voor thema's binnen de nieuwe provinciale Omgevingsvisie Programma's worden opgesteld. In deze Programma's kunnen dan doelstellingen en ambities uit de Omgevingsvisie (het strategische beleidsniveau) thematisch of gebiedsgericht worden uitgewerkt. In de terminologie die hierbij hoort wordt dit wel het *tactische beleidsniveau* genoemd.

Aangezien het opstellen van het Programma Mobiliteit qua planning vooruit loopt op de nieuwe Omgevingsvisie, zal in het Programma Mobiliteit naast het tactische beleidsniveau ook het strategische beleidsniveau worden opgenomen, zodat het Programma Mobiliteit kan dienen als een bouwsteen voor de nieuw op te stellen Omgevingsvisie.

- *Het strategische niveau*
Op dit niveau wordt de integrale Mobiliteitvisie voor de provincie beschreven. Daarbij wordt ook ingegaan op de aanpalende beleidslijnen die met het mobiliteitsbeleid worden gediend.
- *Het tactische niveau*
In dit niveau vindt een nadere uitwerking van het Strategische niveau plaats. Het tactische niveau hangt daarmee onder het strategische niveau. Deze uitwerking zal middels 2 stromen worden uitgewerkt:
 - Op deel thema's [Ketenmobiliteit; Fiets; Openbaar Vervoer; Wegen; Verkeersveiligheid; Beheer & Onderhoud; Slim & Groen; Vliegen, Varen en Goederenvervoer;
 - Op deelgebieden binnen de provincie op (boven) gemeentelijk niveau.

In het Programma Mobiliteit wordt echter nog niet aangegeven *op welke wijze* uitvoering wordt gegeven aan het beleid. Daarvoor zal na de vaststelling van het Programma Mobiliteit een separaat Uitvoeringsprogramma worden opgesteld.

5.2. Veranderend krachtenveld

Het Programma Mobiliteit is, als onderdeel van de Omgevingsvisie, dus slecht een deel van een groter geheel. Mobiliteit raakt aan bijna alle maatschappelijke uitdagingen en opgaven: klimaat, woonopgave, vergrijzing, krimp, stikstof, energietransitie. Binnen een steeds sneller veranderende wereld zorgt dit er voor dat de opgaven en uitdagingen in de komende jaren - zeker ook op het gebied van mobiliteit- steeds groter, complexer en urgenter worden.

Binnen het totale speelveld van opgaven zijn we als provincie slechts één van de spelers. En dit geldt ook als we inzoomen op het speelveld van mobiliteit, al zijn we daar wel een belangrijke verbindende centrumspeler die anderen vleugels kan geven: met openbaar vervoer, met verbindende infrastructuur in de regio, met overzicht tussen wat er lokaal en landelijk speelt.

Voor een reiziger is het echter totaal niet belangrijk welke partij voor welk deel verantwoordelijk is. Een reiziger wil dat zijn totale reisketen elke dag goed verloopt en niet slechts een deeltje daarvan.

Naast het uitvoeren van onze wettelijke taken is onze rol als middenbestuur soms minder eenduidig dan die van gemeenten of het Rijk. Tegelijk zijn wij als provincie een partij die wel degelijk significante maatschappelijke meerwaarde kan creëren als we onze positie slim en complementair inzetten. Het gaat dan om directe beïnvloeding (op basis van wettelijke taken) of indirecte beïnvloeding (faciliteren en regisseren). Onze rol verschilt daarin per thema en schaalniveau. We zien ook een rol voor onszelf in het verbinden van partijen en als schakel tussen burgers, instellingen, bedrijven, gemeenten, regio en Rijk.

Uit bovenstaande blijkt dat goed samenwerken met andere partijen van essentieel belang is om opgaven te realiseren. Deze samenwerking begint met helder uiten wat je zelf wilt en waar je zelf voor staat: de *stip op de horizon*. Dan weten anderen wat ze aan je hebben, wat ze van je kunnen verwachten en welke rol je op je neemt. Wat we zelf willen en hoe we daar invulling aan willen geven dient dus duidelijk in het Programma Mobiliteit opgenomen te worden.

De wijze *waarop* we tot onze stip op de horizon komen, schoeien we op dezelfde leest van samenwerking, transparantie en flexibiliteit. Het participatietraject (zie paragraaf 6.2) benutten we mede om aan Groningers te vragen wat zij willen en verwachten, en van andere stakeholders helder te krijgen wat zij van provinciaal mobiliteitsbeleid verwachten en daar ook zelf aan bij kunnen en willen bijdragen. Zonder daarbij uit het oog te verliezen dat de stip op de horizon uiteindelijk van de provincie zelf is.

Hiernaast willen in het Programma ook ruimte blijven bieden voor innovatieve oplossingsrichtingen die bij het opstellen van het Programma nog niet bekend zijn en/of voldoende ontwikkeld zijn. Zodat de visie, de stip op de horizon, die in het Programma wordt vastgelegd, adaptief kan worden uitgevoerd. Dit om niet alleen een oplossingen te kunnen bieden voor de huidige opgaven maar ook die van de toekomst.

6. Proces en fasering

6.1. Fasering

Vorbereiding

In de voorbereidingsfase hebben reeds eerste ambtelijke gesprekken met enkele stakeholders en gemeenten plaatsgevonden ter voorbereiding op het opstellen van de startnotitie. Aan gemeenten is daarnaast gevraagd of zij zelf ook op korte termijn met aanpassingen aan hun mobiliteitsbeleid aan de slag gaan en zo ja of we daarbij ook gezamenlijk kunnen optrekken. Zowel qua achtergrond informatie, analyses en mogelijk ook qua participatie. Uit deze inventarisatie bleek dat veel gemeenten of al aan de slag gaan dan wel binnen nu en een jaar aan de slag gaan met een update van hun mobiliteitsbeleid.

Alle informatie uit deze gesprekken hebben we gebruikt om een participatiestrategie op te zetten waarbij we helaas door Corona daarmee vertraging hebben opgelopen aangezien dit op dat moment delen van de bedachte participatie onmogelijk maakte. Nu wetende dat Corona waarschijnlijk nog wel een tijdje zal duren, hebben we onze strategie hier op aangepast. Waarbij de basis van de participatie digitaal zullen laten plaatsvinden maar dat op het moment dat ook fysieke bijeenkomst weer doorgang kunnen vinden daar adaptief op overgestapt kan worden.

Startnotitie

De informatie uit de voorbereiding hebben we ook gebruikt om onderliggende startnotitie op te stellen. Daarvoor zijn ook eerste gesprekken gevoerd met alle andere beleidsvelden op het provinciehuis en met name ook naar de koppeling gekeken met het nog op te stellen nieuwe Omgevingsvisie onder de Omgevingswet.

De Startnotitie vormt het startschot voor het gesprek met de omgeving, stakeholders, bedrijven en andere overheden over de stip op de horizon voor wat betreft het beleid van de provincie Groningen op het gebied van mobiliteit.

Participatie

Na het zomerreces zal een start worden gemaakt met de participatie. Hierbij zullen wij in ieder geval via diverse digitale overleggen en andere platforms in gesprek gaan met Groningers, bedrijven, instellingen, andere overheden en overige partijen. Daarbij zal zoveel mogelijk worden samengewerkt met andere lopende participatietrajecten. Dit om er voor te zorgen dat bepaalde partijen niet 3 keer door verschillende partijen voor ongeveer hetzelfde worden uitgenodigd, maar ook om alle informatie die bij participatie van bijvoorbeeld gemeenten en (bijvoorbeeld) het Nationaal Programma Groningen over Mobiliteit binnen gekomen is, te verzamelen. Om daarmee zoveel mogelijk in beeld te hebben hoe anderen tegen mobiliteit aankijken. Tijdens deze participatie willen we niet alleen ophalen hoe iedereen tegen mobiliteit aan kijkt, maar bijvoorbeeld ook met instellingen en bedrijven alvast een eerste gesprek aan gaan waarbij wij aan hen vragen hoe zij ons kunnen meehelpen om onze doelen bij Mobiliteit te realiseren. Met andere woorden wat kunnen en willen zij daar aan bijdragen.

Ontwerp Programma opstellen

We beginnen de Participatie met onderliggende startnotitie maar zonder een concept stuk. In onderliggende startnotitie zijn al wel een aantal uitgangspunten en kaders opgenomen echter daarbinnen hebben wij nog geen piketpaaltjes geslagen. Dat betekent ons inziens een open

gesprek. Echter gedurende de doorloop van de Participatie zullen wij alvast beginnen met het opstellen van de teksten van het Ontwerp Programma. Bij iedere volgende concept versie nemen wij daarbij de informatie die op dat moment bij ons bekend is mee. Zodat we in Januari 2021 de discussiepunten en dilemma's in beeld hebben. Dan kunnen we daar dan nog een gesprek over voeren en daarna ook het Ontwerp Programma gaan opstellen. Begin April 2021 kan het dan opgestelde Ontwerp Programma Mobiliteit Provincie Groningen ter inspraak worden gelegd.

Inspraak

Naast een uitgebreid participatietraject kiezen wij ervoor om het Programma Mobiliteit ook nog ter inspraak te leggen. Hiermee willen wij iedereen de maximale mogelijkheid geven om met ons mee te denken. Deze inspraak zal 6 tot 8 weken duren afhankelijk van de meivakantie.

Van Ontwerp naar Programma

Alle reactie die binnenkomen tijdens de Inspraak zullen door ons anoniem worden gebundeld en van een reactie voorzien. Daarnaast wordt in deze fase aan de hand van de reacties die bij de Inspraak zijn binnengekomen, daar waar nodig en mogelijk het Ontwerp Programma Mobiliteit aangepast. Waarna het als Programma Mobiliteit ter besluitvorming zal voorliggen.

Vaststelling

Na besluitvorming in het College van Gedeputeerde Staten zal het Programma ter besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Daarbij zal ook de Nota van Reactie en Antwoord worden bijgevoegd. Deze besluitvorming is op dit moment voorzien in November 2021.

Uitvoering

Op het moment dat Provinciale Staten het Programma Mobiliteit Provincie Groningen hebben vastgesteld. Zal Gedeputeerde Staten, binnen de in het Programma Mobiliteit gestelde kader, starten met de uitvoering van dit Programma. Hiervoor zullen Gedeputeerde Staten nog een separaat Uitvoeringsprogramma opstellen. Bij dit door Gedeputeerde Staten op te stellen Uitvoeringsprogramma zal ook de informatie worden gebruikt die tijdens de participatie en de inspraak is verzameld.

Overzicht planning

Een kort overzicht van de planning met data is als bijlage 1 bijgevoegd.

6.2. Omgeving en participatie

Het Programma Mobiliteit is echt van de provincie zelf. Maar we doen het niet alleen. De totstandkoming van de visie van het programma vraagt om een integrale benadering en samenwerking tussen veel partijen in de provincie, zoals maatschappelijke instellingen, lokale overheden, scholen, vervoersmaatschappijen, bedrijven, en de experts en teams die binnen het provinciehuis met deze thema's bezig zijn. En niet te vergeten: Groningers van jong tot oud. Zij die dagelijks de deur uit gaan op weg naar school, werk, supermarkt of familie zijn de werkelijke mobiliteitsexperts, die vaak slimme en praktische oplossingen bedenken voor hun reizen.

Om door draagvlak en betrokkenheid tot creatieve en inhoudelijke ideeën te komen voor de mobiliteitsvisie, is een actieve, stimulerende en faciliterende rol van de provinciale overheid nodig. De provincie initieert daarom een participatie- en communicatietraject waarmee we onze omgeving nog beter leren kennen en actief betrekken bij alles wat we aan, met en voor mobiliteit doen. Zo kunnen we samen zorgen dat we met mobiliteit alle maatschappelijke doelen dienen.

Uit dit participatie- en communicatietraject halen we onder andere input op voor het Programma Mobiliteit. Daarnaast zal alle input die opgehaald wordt gebruikt worden bij het na vaststelling van het Programma Mobiliteit op te stellen Uitvoeringsprogramma.

Het momentum is goed: veel gemeenten zijn of gaan bezig met het actualiseren van hun Mobiliteitsbeleid, waarvoor zij ook participatietrajecten starten en/of al zijn gestart. De provincie zoekt de samenwerking op en waar mogelijk maken we gebruik van elkaars op gehaalde informatie. Datzelfde geldt ook voor het participatietraject wat wordt gehouden in het kader van het Nationaal Programma Groningen. Ook met hen zal worden afgestemd of samenwerking dan wel het delen van informatie mogelijk is. Hoe meer informatie we samen kunnen brengen, des te beter.

De inzet van communicatie en participatie moet flexibel en wendbaar zijn en zich aanpassen aan de verschillende fases in het proces. Het proces is, bijvoorbeeld door Corona, niet volledig voorspelbaar, maar we weten welke stappen minimaal nodig zijn (zie paragraaf 6.1). We zullen in ieder geval digitale platformen gebruiken om de participatie vorm te geven om daarbovenop wanneer de corona maatregelen verder versoepelen ook fysieke bijeenkomsten te organiseren. We richten onze participatieproces zo in dat daarbij makkelijk geschakeld kan worden van digitaal naar meer fysiek en omgekeerd.

Bijlage 1 : Planning Programma Mobiliteit Provincie Groningen

Planning: Programma Mobiliteit Provincie Groningen:		Gedeputeerde Staten	Provinciale Staten
Inventarisatie gegevens en informatie en oriënterende gesprekken met diverse stakeholders	Januari 2020 - Juni 2020		;
Opstellen Startnotitie	Maart 2020 - Juni 2020		
Besluitvorming Startnotitie		30 juni 2020	2 september 2020; eerste oriënterend gesprek met Provinciale Staten tijdens Stateninformatiedag 16 september 2020 Statencommissie 30 september 2020 Provinciale Staten
Participatie met burgers en stakeholders	Augustus 2020 - Januari 2021		
Bespreken discussiepunten en dilemma's	Januari 2021		Januari 2021 met Provinciale Staten tijdens Stateninformatiedag dilemma's en discussiepunten bespreken;
Besluitvorming inspraakrijpheid Ontwerp Provinciaal Mobiliteit Programma		24 maart 2021	25 maart 2021 wordt het Ontwerp Provinciaal Mobiliteit Programma ter informatie aan Provinciale Staten gestuurd.
Ter inzage legging Ontwerp Provinciaal Mobiliteit Programma [8 weken ipv 6 ivm meivakantie]	April - Mei 2021		
Opiniërende bespreking over het ter inzage gelegde stuk in de Statencommissie (tijdens de inspraak)			Statencommissie mei 2021
Opstellen nota Reactie + aanpassingen Programma Mobiliteit Provincie Groningen; beleid	Juni, Juli, Augustus 2021		
Besluitvorming Programma Mobiliteit Provincie Groningen; beleid		September 2021	Statencommissie November 2021 Provinciale Staten November 2021

