

## Ontwikkelingen en trends

*De wereld om ons heen verandert. Gelukkig maar, dat maakt het ook een stuk leuker om aan het verkeersbeleid in de stad en voor de stad te werken. Maar die veranderende omgeving betekent ook een veranderende kijk op de prioriteiten voor de komende jaren en nieuwe accenten die we in ons beleid wensen aan te geven. In onderstaande signaleren we een aantal belangrijke ontwikkelingen en trends, die mede de basis zijn van onze keuzes ten aanzien van het verkeersbeleid in de komende jaren.*

- *In de basis verplaatsen we ons al heel lang met dezelfde vervoersmiddelen. Een fundamenteel ander vervoersconcept is niet te verwachten. In de vormgeving van de infrastructuur van onze stad blijven (vracht)auto's, bussen, fietsen, trams en treinen de norm.*
- *De laagdrempelige communicatiekanalen en de groeiende mondigheid van Stadjsers maken dat verzoeken over 'klein verkeersleed' toenemen. Een trend die al een aantal jaren zichtbaar is, waarbij bovendien een hogere kwaliteit in de afhandeling wordt verlangd.*
- *In lijn met de algemene trend en de burgerschapsstijlen in de stad verwachten we de komende jaren dat mensen zich verder terugtrekken op hun individuele belang en hun eigen leefomgeving. In Groningen misschien nog meer dan landelijk: Groningen heeft door het grote aantal studenten relatief veel 'Pragmatici' en heel weinig 'Verantwoordelijken'. Tegelijkertijd neemt door de toenemende druk op de stad ook de druk op de openbare ruimte toe, helemaal in een compacte stad als de onze. Dat leidt steeds vaker tot wrijving en irritatie. De onderlinge verdraagzaamheid staat onder druk: tussen fietsers en voetgangers, tussen studenten en andere stadjsers.*
- *De socio-economische verwachtingen maken dat het rijbewijs- en autobezit verder groeit. Nu is, met het huidige kabinet, niet op korte termijn te verwachten dat er een vorm van beprijzen komt, maar volgens deskundigen is dat op termijn onontkoombaar om files echt te bestrijden. Het beprijzen van autogebruik in plaats van het autobezit, stimuleert autobezit en impliceert een verdere groei van de parkeerdruk in wijken.*
- *Als klimaatverandering niet overtuigend genoeg is, dan dwingen op termijn de kosten van energie ons om over te stappen op alternatieven voor verbrandingsmotoren. Vanuit milieuopectiek gaan we positiever tegen auto's aankijken (niet meer vies en vervuilend). De druk van rijdende en geparkeerde auto's op de kwaliteit van de ruimte wordt er alleen niet minder om.*
- *ICT en verkeersmanagement zijn de grootste ontwikkelgebieden binnen het thema verkeer. Dit maakt dat we kunnen sturen op gebruik en benutting van onze infrastructuur en openbare ruimte, de verkeersveiligheid verder kunnen verbeteren, service kunnen verhogen richting gebruikers en in sommige gevallen een verplaatsing kunnen voorkomen. Bij uitstek een thema dat publieke beheergrenzen overstijgt. Ook een thema dat de beleving van de stad beïnvloedt, omdat oriëntatievermogen minder belangrijk wordt. De ontwikkelingen 'in car' maar ook langs de weg gaan snel.*
- *De ontwikkeling van trapondersteuning bij fietsen lijkt definitief door te zetten. Dit vergroot de actieradius en dus de acceptabele fietsafstanden bij stedelijke ontwikkelingen (compacte stad).*
- *Verdampen onze bereikbaarheidsknelpunten door de bevolkingskrimp en hebben we in 2020 een overschot aan infrastructuur? Vershraling van het voorzieningenniveau in de regio, versterking daarvan juist in de stad en de socio-economische ontwikkelingen maken het niet waarschijnlijk dat er na 2020 een afname in mobiliteit komt. Ter illustratie: in 20 jaar groeide de bevolking met 13%, de automobiliteit met 40%.*