

VOETGANGERSONDERZOEK BLAUWE BRUG

GEMEENTE GRONINGEN

6 november 2015
078533530:B - Definitief
D03091.000118.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Resultaten telling	4
2.1	Opbouw van het onderzoek	4
2.2	Resultaten	4
3	Resultaten enquête	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Herkomsten en bestemmingen	7
3.3	Motieven	8
3.4	Veiligheid en toegankelijkheid	8
3.5	Bekendheid met route Herewegbrug	8
4	Conclusies	9
Bijlage 1	Enquête	10

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

De Gemeente Groningen heeft door ARCADIS een enquête en tellingen laten uitvoeren op de Blauwe Brug bij het station in Groningen. Doel hiervan is inzicht te krijgen in het aantal bezoekers, de herkomst en bestemming van de gebruikers, het gebruiksdoel en de looproute.



Figuur 1: Situatieschets Blauwe Brug

1.2 LEESWIJZER

Het voetgangersonderzoek bestaat uit twee delen: er zijn tellingen uitgevoerd en er is een enquête gehouden onder de passanten van de Blauwe Brug. De resultaten van de tellingen zijn te vinden in hoofdstuk 2. De resultaten van de enquête zijn samengevat in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste conclusies op basis van de tellingen en de enquête vermeld.

2 Resultaten telling

2.1 OPBOUW VAN HET ONDERZOEK

Er zijn gedurende 6 dagen tussen 7:00 uur en 21:00 uur tellingen uitgevoerd op en rond de Blauwe Brug. De data waarop we geteld hebben zijn:

- dinsdag 2 juni
- vrijdag 5 juni
- zaterdag 6 juni
- dinsdag 9 juni
- vrijdag 12 juni
- zaterdag 13 juni

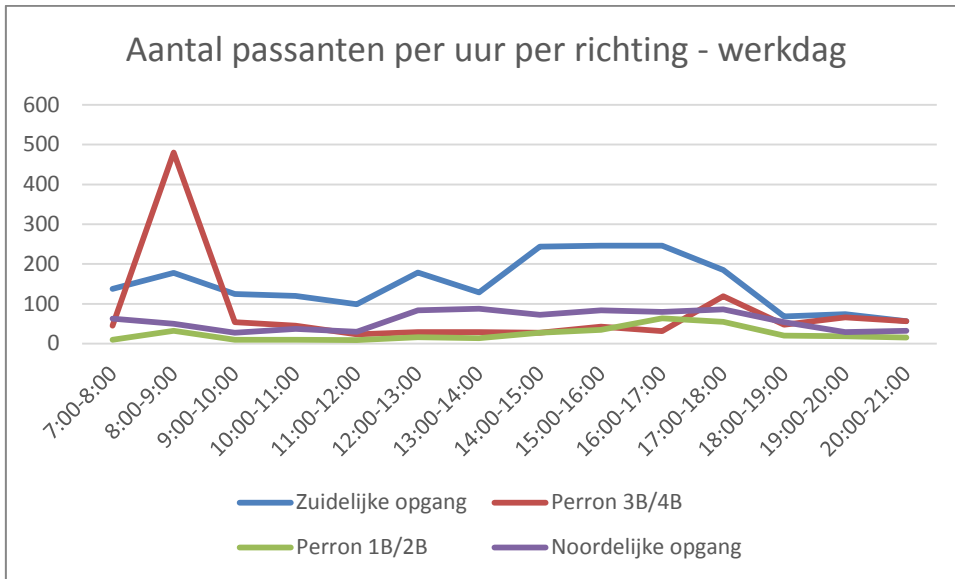
Er is op 4 locaties geteld:

- de noordelijke opgang
- de zuidelijke opgang
- de trap vanaf perron 1B/2B
- de trap vanaf perron 3B/4B

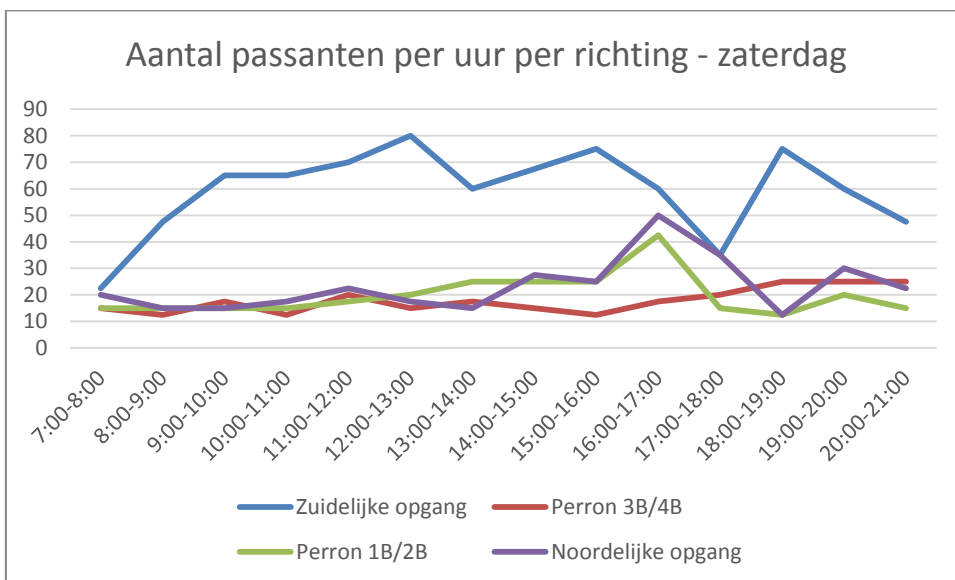
Om dubbeltellingen te voorkomen is alleen het *in*komende voetgangersverkeer geteld.

2.2 RESULTATEN

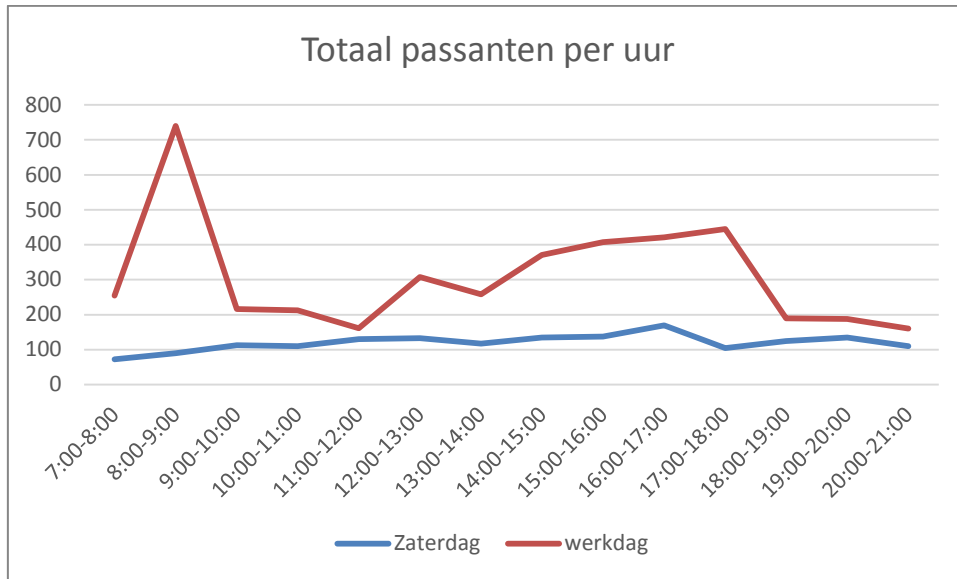
In de volgende grafieken zijn de aantallen passanten per uur op een werkdag en een zaterdag weergegeven



Figuur 2: Aantal passanten per uur per richting - werkdag



Figuur 3: Aantal passanten per uur per richting - zaterdag



Figuur 4: Totaal passanten per uur

Uit de grafieken is af te leiden dat de Blauwe Brug op werkdagen veel meer gebruikt wordt dan in het weekend. Opvallend is de piek in de ochtendspits: er komen dan veel voetgangers van perron 3B/4B.

Ervan uitgaande dat de aantallen voetgangers op dinsdag/donderdag gelijk zijn aan die op andere werkdagen, en die op zaterdag gelijk zijn aan die op zondag, dan maken er per week tussen ruim 25.000 voetgangers gebruik van de Blauwe Brug in de periode van 7:00-21:00 uur.

3

Resultaten enquête

3.1 ALGEMEEN

De enquête is gehouden tijdens dezelfde periodes als de tellingen. Na controle en opschoning van de gegevens is er een databestand van 472 bruikbare enquêtes overgebleven. De respons per dagdeel is in onderstaande tabel weergegeven:

Dagdeel	Aantal
Dinsdag spits 7.00 -9.00 uur	19
Dinsdag spits 16.00 - 18.00 uur	38
Dinsdag overig	132
Vrijdag spits 7.00 -9.00 uur	22
Vrijdag spits 16.00 - 18.00 uur	5
Vrijdag overig	110
Zaterdag	145
Onbekend	1
Totaal	472

Tabel 1: Respons per dagdeel

In de volgende paragrafen zijn de resultaten uitgewerkt. De enquête is in Bijlage 1 opgenomen.

3.2 HERKOMSTEN EN BESTEMMINGEN

Nagenoeg alle respondenten hebben een herkomst of bestemming in Groningen. Van de respondenten had 79% een herkomst of bestemming ten zuiden van het station (Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Helpman, De Wijert). De herkomsten en bestemmingen zijn geaggregeerd in drie routes:

Route	Percentage respondenten
Route van en naar de treinperrons	46%
Route van en naar het busstation	25%
Route van en naar de binnenstad	29%

Tabel 2: Routes over Blauwe Brug

De belangrijkste route blijkt die van/naar de treinperrons te zijn. Het blijkt overigens dat de brug ook regelmatig gebruikt wordt om vanaf de noordkant de perrons te bereiken: er waren 59 respondenten die

geen herkomst of bestemming ten zuiden van het station hadden en toch de Blauwe Brug gebruikten om op het perron te komen.

Van de voetgangers die van/naar de binnenstad lopen, loopt 5% via de Emmabrug, 35% via de Herebrug en 60% via de Werkmanbrug.

3.3 MOTIEVEN

We hebben de voetgangers gevraagd naar de reden van hun verplaatsing. De genoemde motieven waren:

Motief	Percentage respondenten
Wonen	32%
Werk/studie	30%
Winkelen	8%
Recreatie (sport, familiebezoek etc.)	22%
Overig	8%

Tabel 3: Motieven

3.4 VEILIGHEID EN TOEGANKELIJKHEID

We hebben de respondenten gevraagd een rapportcijfer te geven voor de veiligheid en toegankelijkheid van de Blauwe Brug:

- Op het aspect veiligheid scoort de Blauwe Brug gemiddeld een 7,3. Het vaakst gegeven cijfer is een 8. Toch gaf ook 11% van de respondenten een onvoldoende (5 of lager).
- Op het aspect toegankelijkheid scoort de Blauwe Brug gemiddeld een 7,2. Ook voor dit aspect is het vaakst gegeven cijfer een 8. Op deze vraag gaf 15% van de respondenten een onvoldoende.

3.5 BEKENDHEID MET ROUTE HEREWEGVIADUCT

We hebben de respondenten gevraagd of ze de looproute via de trap naar het Herewegviaduct kennen. 62% is op de hoogte van deze route. Hiervan neemt 81% de route niet omdat men deze langer vindt dan de route via de Blauwe Brug. Van de passanten met als bestemming Herebrug is dit 90%. Een ander argument (8x genoemd) is dat deze route niet geschikt is om met een fiets langs te lopen: er is geen fietsgoot. 1% van de respondenten geeft aan de route niet te nemen vanwege de veiligheid.

4

Conclusies

Uit de tellingen en het enquête-onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Per week maken ongeveer 25.000 voetgangers gebruik van de Blauwe Brug. Hiervan heeft 79% een herkomst of bestemming aan de zuidkant van het station. Op werkdagen wordt de brug meer gebruikt dan in het weekend.
- 29% van de voetgangers gebruikt de brug als route tussen de zuidkant van het station en de binnenstad.
- Van deze voetgangers loopt het grootste deel naar de binnenstad via de Werkmanbrug.
- Het meest genoemde verplaatsingsmotief van de passanten op de brug is woon/werkverkeer.
- Gemiddeld genomen wordt de Blauwe Brug als veilig ervaren, toch geeft 11% van de respondenten een onvoldoende voor dit aspect.
- Hetzelfde geldt voor het aspect toegankelijkheid: gemiddeld genomen is deze voldoende, maar 15% van de respondenten ervaart de toegankelijkheid als onvoldoende.
- Het grootste deel van de respondenten kent de route via de Herewegbrug, maar neemt deze niet omdat men de route te lang vindt, of omdat het lastig is via deze route een fiets mee te nemen.

Bijlage 1 Enquête



Enquête Blauwe Brug Groningen 2015

Aankruisen door enquêteur: Op welk tijdstip is deze enquête ingevuld

- Dinsdag spits 7.00 -9.00 uur Vrijdag spits 7.00 -9.00 uur Zaterdag
 Dinsdag overig Vrijdag overig
 Dinsdag spits 16.00 – 18.00 uur Vrijdag spits 16.00 – 18.00 uur

1 Waar komt u nu vandaan? Weet u de postcode van deze locatie?

Postcode:

Indien postcode niet bekend, plaatsnaam, straatnaam
of bijzondere locatie

2 Wat is uw bestemming? Weet u de postcode van deze locatie?

Postcode:

Indien postcode niet bekend, plaatsnaam, straatnaam
of bijzondere locatie

3 Wat was de reden van uw bezoek aan de uiteindelijke bestemming?

- Wonen Winkelen
 Werk/studie Recreatie (sport, familiebezoek) Anders, nl.

4 Waarvoor maakt u gebruik van de Blauwe Brug ?

- Route van en naar de treinperrons → ga naar vraag 6
 Route van en naar het busstation → ga naar vraag 6
 Route van en naar de binnenstad

5 Op welke wijze gaat u van of naar de binnenstad?

- Loopt verder via de Herewegbrug/Trombrug (over het water)
 Loopt verder via de Werkmanbrug (museumbrug)
 Loopt verder via de Emmabrug

6 Wat vindt u van de volgende aspecten van de Blauwe Brug? (1 is heel slecht, 10 is heel goed)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Veiligheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toegankelijkheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7 Kent u ook de trap bij de Herewegbrug?

- Ja
 - Nee → einde van de vragenlijst
-

8 Waarom maakt u geen gebruik van de trap bij de Herewegbrug over het spoor?

- Route te lang
- Veiligheid
- Anders nl.

ONDERWERP

Aanvullende analyse voetgangersonderzoek Blauwe Brug

DATUM

6-11-2015

VAN

Niels de Groot

AAN

Gerd Boerema

KOPIE AAN

--

Kenmerk: 078665514:A

Inleiding

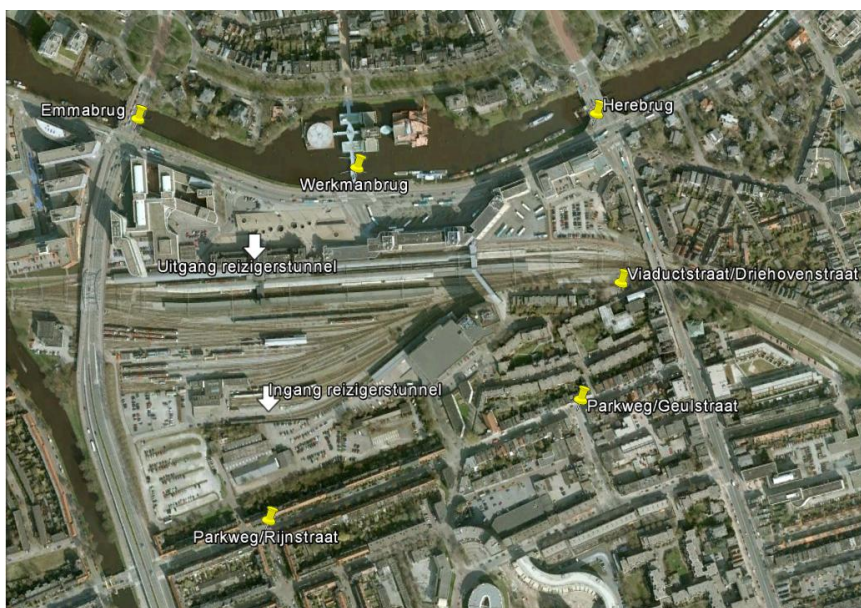
Naar aanleiding van het rapport 'Voetgangersonderzoek Blauwe Brug' (concept, versie 078665514:A, 10 juli 2015) heeft Gemeente Groningen een aantal aanvullende vragen gesteld:

- Wat zijn de afstanden die de voetgangers moeten afleggen om van de Rivierenbuurt via de Blauwe Brug/reizigerstunnel of een alternatieve route in het centrum te kunnen komen?
- Wat is van de verschillende routes de relatie tussen de objectieve afstand en de perceptie van de voetgangers?
- Voor welk deel van de passanten op de Blauwe Brug is de reizigerstunnel een goed alternatief?

Deze vragen worden in dit memo beantwoord.

Analyse looproutes: afstanden en perceptie

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de te realiseren reizigerstunnel een alternatief vormt voor de huidige looproutes is een analyse gemaakt van de loopafstanden van een drietal kruispunten in de Rivierenbuurt naar de Emmabrug, Werkmanbrug en Herebrug nu (via Emmaviaduct, Blauwe Brug of Herewegviaduct) en in de toekomst (via Emmaviaduct, reizigerstunnel of Herewegviaduct).



Figuur 1: Begin- en eindpunten looproutes

In de volgende tabel zijn de kortste routes per herkomst en bestemming opgenomen.

Herkomst	Bestemming	Kortste route huidige situatie	Kortste route na realisatie reizigerstunnel en sloop Blauwe Brug
Viaductstraat-Driehovenstraat	Emmabrug	710m (via Blauwe Brug)	830m (via Herewegviaduct)
Viaductstraat-Driehovenstraat	Werkmanbrug	450m (via Blauwe Brug)	560m (via Herewegviaduct)
Viaductstraat-Driehovenstraat	Herebrug	250m (via Herewegviaduct)	250m (via Herewegviaduct)
Parkweg-Geulstraat	Emmabrug	770m (via Blauwe Brug)	830m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Geulstraat	Werkmanbrug	510m (via Blauwe Brug)	730m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Geulstraat	Herebrug	440m (via Herewegviaduct)	440m (via Herewegviaduct)
Parkweg-Rijnstraat	Emmabrug	680m (via Emmaviaduct)	670m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Rijnstraat	Werkmanbrug	760m (via Blauwe Brug)	570m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Rijnstraat	Herebrug	770m (via Blauwe Brug)	860m (via reizigerstunnel)

De te realiseren reizigers- en fietstunnel ligt iets westelijker dan de Blauwe Brug. Uit de tabel blijkt dat met name voetgangers met een herkomst aan de westkant van de Rivierenbuurt die nu gebruik maken van de Blauwe Brug een iets kortere looproute krijgen door de realisatie van de tunnel. Voetgangers uit de oostkant van de Rivierenbuurt daarentegen krijgen een langere looproute.

Uit de gehouden enquête bleek dat reizigers met name de route via het Herewegviaduct te lang vinden. Objectief gezien is de route via het Herewegviaduct *in afstand* vergelijkbaar met die via de Blauwe Brug. Echter, de route via de Blauwe Brug is nagenoeg conflictvrij (de Stationsweg wordt voor het station, buiten de VRI om, overgestoken), terwijl via het Herewegviaduct een aantal drukke kruisingen moet worden gepasseerd. *In tijd* kan de route via het Herewegviaduct dus wel degelijk langer zijn. Daarnaast zal tijdverlies op kruispunten zwaar wegen in de perceptie van de passanten.

De Blauwe Brug kent een aantal nadelen:

- Er moet een groot hoogteverschil overbrugd worden;
- De brug is niet toegankelijk voor mindervaliden (geen lift);
- Toegang met een fiets is alleen mogelijk door een 'fietsgoot' te gebruiken.

In de te realiseren reizigers-/fietstunnel zijn deze nadelen niet meer aan de orde: de fietstunnel is een 'gelijkvloerse' verbinding met een aansluiting op de rotonde bij het stadsbalkon. Afstappen is niet meer nodig. Voetgangers hebben toegang tot de zuidelijke ingang van de tunnel via een 'hellend maaiveld' of een trap of een lift¹.

¹ Bron: Ruimtelijk Functioneel Ontwerp V2.3, januari 2015

Aandachtspunten bij de realisatie van de tunnel zijn:

- Een goede 'routing' naar de tunnel. Het stratenpatroon aan de zuidkant van de tunnel is oost-west georiënteerd. De enige noord-zuid verbindingen aan de zuidzijde van het station zijn de Spaarnestraat en de Achterweg. Deze routes moeten geüpgraded worden.
- Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zou een gecombineerde tunnel voor reizigers en fietsers ideaal zijn. Dit is echter technisch niet mogelijk. Om de sociale veiligheid zoveel mogelijk te waarborgen verdient het aanbeveling dat er een goede visuele relatie tussen de ingangen van de reizigerstunnel en de fietstunnel wordt gecreëerd.
- Het verdient aanbeveling de fasering van de ombouw van het station zo in te richten dat de Blauwe Brug pas gesloopt wordt nadat de reizigerstunnel en de fietstunnel gereed zijn.

Herkomsten en bestemmingen

Per werkdag gebruiken 2.086 voetgangers de zuidelijke opgang van de Blauwe Brug. Op een zaterdag zijn dit er 830. Er van uitgaande dat iedereen die aan de zuidkant de brug opgaat later op de dag op dezelfde locatie de brug weer afkomt zijn er 4.172 passanten per werkdag en 1.660 per zaterdag aan de zuidkant van de brug. De verdeling over de bestemmingen van deze passanten kunnen we uit de enquêteresultaten afleiden:

Passages zuidkant Blauwe Brug	Treinperron	Busstation	Emmabrug	Werkmanbrug	Herebrug	Onbekend
Aantal voetgangers per werkdag	1.423 (34%)	1.407 (34%)	80 (2%)	719 (17%)	384 (9%)	160 (4%)
Aantal voetgangers per zaterdag	932 (56%)	248 (15%)	29 (2%)	291 (18%)	131 (8%)	29 (2%)

Zoals te zien is in bovenstaande tabel gaan de meeste passanten naar treinperron of busstation. Deze zullen in de toekomst van de reizigerstunnel gebruik gaan maken of aan de zuidkant van het station kunnen blijven. Voetgangers die richting Werkmanbrug en de Emmabrug lopen zullen waarschijnlijk ook via de reizigerstunnel lopen. Hetzelfde geldt voor het voetgangersverkeer richting de Herebrug: aangezien dit voetgangers zijn die nu via de Blauwe Brug lopen is het aannemelijk dat zij uit het westelijk deel van de Rivierenbuurt komen. De reizigerstunnel is in dat geval een snellere route dan het Herewegviaduct.

Conclusie

Samenvattend kan gesteld worden dat de reizigerstunnel in combinatie met de fietstunnel voor het grootste deel van de Rivierenbuurt een goed alternatief vormt voor de Blauwe Brug. Het meest oostelijke deel van de wijk verliest een snelle route naar het centrum, maar heeft een alternatief via het Herewegviaduct. Dit alternatief is echter niet erg aantrekkelijk in verband met verkeersdrukke. Voor de te realiseren reizigers- en fietstunnel is sociale veiligheid een aandachtspunt: het verdient aanbeveling een goede visuele relatie tussen de ingangen van beide tunnels te realiseren. Daarnaast is een goede routing naar de reizigers-/fietstunnel belangrijk.