


Onderwerp **Bevindingen onderzoeken OV-bereikbaarheid Zernike  
ter informatie**  
Steller **Elwin Pippel**

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon **06-29638571**      Bijlage(n) **2**      Ons kenmerk **65921-2022**  
Datum **9-3-2022**      Uw brief van      Uw kenmerk 

Geachte heer, mevrouw,

De Zernike Campus in Groningen is een belangrijk economisch kerngebied in Noord-Nederland en genereert grote vervoersstromen. Zowel gemeente als provincie Groningen hebben de visie dat het OV een belangrijke rol moet spelen in de bereikbaarheid van dergelijke economische kerngebieden om een goede leefkwaliteit in en bereikbaarheid van stad en regio te kunnen waarborgen. Vooral in drukke perioden staat de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid van Zernike echter onder druk. Niet alleen staat de capaciteit van de bestaande busverbindingen op de drukke momenten onder druk, ook de snelheid en betrouwbaarheid van de verbindingen is een punt van zorg.

Ook het Rijk heeft dit (o.a. in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) als knelpunt erkend. Daarom is in de landelijke Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 verbetering van de OV-verbinding naar Zernike specifiek genoemd.

De knelpunten zijn aanleiding geweest voor gemeente en provincie om in 2020 een onderzoek te laten uitvoeren naar de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van Zernike te verbeteren. De resultaten van dat onderzoek zijn op 10 maart 2021 in Provinciale Staten en op 3 maart 2021 in de gemeenteraad van Groningen besproken.

Bij de behandeling van de onderzoeksresultaten in de vergadering van Provinciale Staten is geconstateerd dat de overblijvende variant (A1) geen reistijdverbetering oplevert voor de reizigers vanuit Noord-Groningen. De Staten hebben daarop de motie Spoorzoeken <sup>1</sup> aangenomen waarin is gevraagd een extra variant van een spoorverbinding naar Zernike te onderzoeken, die dit wel doet.

---

<sup>1</sup> Motie M268 - Spoorzoeken, provincie Groningen, 10 maart 2021

Bij de behandeling van de onderzoeksresultaten in de gemeenteraad is bijgevoegde motie aangenomen die het College verzoekt om bij de verdere studie naar verbetering van het OV naar de Zernike Campus:

- de reikwijdte te verbreden door ook andere hoogwaardige OV-oplossingen mee te nemen en niet alleen te kijken naar trein of bus;
- ook te zoeken naar de hoogst mogelijke meerwaarde die zo'n HOV-verbinding kan bieden aan tussenliggende buurten en wijken in de rest van de gemeente Groningen;
- van een eventuele treinverbinding via het onderzochte tracé te onderzoeken of die mogelijk zou zijn zonder schade aan natuur, de gemeentelijke ecologische structuur, het archeologische monument Kasteel Selwerd en aan begraafplaats Selwerderhof.

Dit heeft geleid tot een tweede onderzoek door adviesbureau Movares, dat recentelijk is afgerond. Met deze brief informeren wij u over de bevindingen uit het onderzoek, de conclusies die wij daaruit trekken en de vervolgstappen die wij willen zetten.

#### Onderzochte alternatieven

Bij het onderzoek in 2020 zijn de volgende alternatieven op hun meerwaarde en effecten beoordeeld:

##### Trein:

- Trein tussen Hoofdstation en station Noord en Zernike (A1)
- Trein tussen Hoofdstation en Zernike langs Ring West (A2)
- Trein tussen Hoofdstation, Zernike en Eemshaven/Delfzijl door verleggen huidige treinverbinding met Delfzijl/Eemshaven naar Ring West en Zernike (A3)

##### Bus:

- Verbeteren betrouwbaarheid en doorstroming route station Zuidhorn - Zernike - station Noord - UMCG - Europapark (huidig Q-link 2)
- Opwaarderen tangent P+R Hoogkerk – Suikerzijde – Vinkhuizen – Paddepoel – Zernike (huidig lijn 18)
- Introductie (grotendeels) nieuwe verbinding Hoofdstation – Suikerzijde – De Held - Zernike

Mede naar aanleiding van de ingediende moties zijn in het vervolgonderzoek in 2021 de volgende alternatieven onderzocht:

##### Trein

- Met trein 'Kopmaken' bij nieuw station Zernike (A4)
- Nieuw station bedrijventerrein De Hoogte in combinatie met OV- en/of fietsverbinding naar Zernike (A5)

##### HOV 'oostflank'

- Opwaarderen busroute Zernike – station Noord – UMCG – Europapark (huidig Q-link 2) (O1)

#### Volgvel 2

- Busplatooning op Q-link 2 (bussen rijden zeer kort achter elkaar als waren zij een treintje van bussen) (O2)
- Vertramming Q-link 2 (O3)

#### HOV 'westflank'

- Optimaliseren Q-link 15 waardoor Q-link 15 een grotere meerwaarde voor de westkant van de stad Groningen heeft (W1)
- Tramtrein via Zernike via deels bestaand en deels nieuw spoor tussen Hoofdstation, Zonnelaan, Zernike en Sauwerd (W2)

Alternatief A5 betreft een idee dat door inwoners van Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk is aangedragen tijdens een co-creatiebijeenkomst. Met hen is besproken op welke wijze hun idee is meegenomen in het onderzoek.

Voor een uitvoeriger beschrijving van de recent onderzochte varianten en de effecten daarvan wordt verwezen naar het bijgevoegde rapport.

#### Bevindingen onderzoek

Samengevat leidt het tweede onderzoek tot de volgende bevindingen:

- Het aandeel reizigers dat bij de variant 'Kopmaken' op nieuw station Zernike (variant A4) nadelen ervaart, is vele malen groter dan het aandeel reizigers dat profiteert van een snellere reis naar Zernike. Ook is deze directe treinverbinding naar Zernike niet inpasbaar zonder diverse natuur-of archeologische waarden te raken.
- Een extra station de Hoogte inclusief een buspendel van en naar Zernike (variant A5) betekent een reistijdverbetering van slechts 1 minuut tussen Noord-Groningen en Zernike. Voor andere reisrelaties is er geen verbetering en ook de vervoerscapaciteit blijft gelijk. Tegelijkertijd nemen de exploitatiekosten voor het OV toe en is er geen meerwaarde voor tussenliggende wijken.
- Evenals bij het eerste onderzoek is ook nu vastgesteld dat indien veel prioriteit aan de bus wordt gegeven, met de huidige verwachting van aantal reizigers de gewenste bereikbaarheid van Zernike kan worden bereikt. De benodigde investeringen zijn veel lager en ook de effecten op exploitatiekosten en ruimtelijke inpassing beperkter dan bij de onderzochte treinvarianten. Veel prioriteit aan het openbaar vervoer betekent niet automatisch dat op plekken waar het aan betrouwbaarheid en doorstroming ontbreekt busbanen of -stroken moeten komen. Het verminderen van overig verkeer kan ook de oplossing zijn. De in de recentelijk vastgestelde gemeentelijke mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg – naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' voorgestelde drie knips voor het autoverkeer op de route tussen Zernike en Europapark bij de Eikenlaan, Kastanjelaan en Bloemsingel zijn hier voorbeelden zijn.
- De (potentiële) meerwaarde voor tussenliggende wijken is bij een keuze voor de onderzochte bus- en HOV-alternatieven groter dan bij de keuze voor een trein.
- Investerings in de onderzochte bus- en HOV-varianten zijn no regret, omdat ook veel ander (openbaar) vervoer die ook gebruik maken van (delen) van deze route zullen profiteren van de kwaliteits- en capaciteitsverhoging. Naast verbeteringen op de route tussen Europapark, UMCG, Groningen Noord en

Zernike zijn verbeteringen op andere routes ook interessant blijkt onder andere uit het onderzoek uit 2020. Dan gaat het met name om de (potentiële) route via de Suikerzijde en de route via de N355 tussen Zuidhorn en Zernike.

### Conclusies

Op basis van de bevindingen van beide onderzoeken komen wij samen met het college van Gedeputeerde Staten tot de volgende conclusies:

- De meest kansrijke richting voor verbetering van de OV-bereikbaarheid van Zernike lijkt te zijn een stapsgewijze doorontwikkeling van de huidige busverbindingen naar hoogwaardige, aantrekkelijke en robuuste verbindingen met voldoende capaciteit. Weliswaar bieden enkele van de onderzochte treinalternatieven ook een verbeterde bereikbaarheid van Zernike, maar daar staan (soms grote) nadelige effecten tegenover op andere terreinen:
  - o de ruimtelijke inpassing is complex, waarbij cultuur-historische waarden en natuurwaarden aangetast worden;
  - o de alternatieven hebben geen meerwaarde voor de tussenliggende wijken, een belangrijk uitgangspunt voor de gemeenteraad;
  - o zowel de investeringskosten als de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoog.
- Voor de stapsgewijze doorontwikkeling is het wenselijk een adaptief ontwikkelpad op te stellen. Dit geeft inzicht in de stappen die we gaan zetten om het beoogde OV-systeem te bereiken, maar biedt tegelijkertijd ruimte om tussentijds te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen (stedelijk, maatschappelijk, technologisch) en houdt doorgroeimogelijkheden (naar bijvoorbeeld een tram) open.
- Het is noodzakelijk om een goede afstemming te borgen tussen de ruimtelijke planvorming en inrichting openbare ruimte enerzijds en de ontwikkeling van het openbaar vervoer anderzijds. Gemeente en provincie streven naar een transitie van autogebruik naar fiets en OV. Het OV kan alleen de beoogde bijdrage aan de leefkwaliteit en bereikbaarheid van de gemeente leveren als er voldoende ruimte is voor een robuust en aantrekkelijk OV-systeem met doorgroeimogelijkheden. Tegelijkertijd moeten we voorkomen dat ruimtelijke reserveringen voor OV de stedelijke ontwikkeling in de weg gaan zitten. De komende tijd bekijken we hoe deze afstemming het beste vorm kan krijgen.

### Vervolgtraject

De onderzoeken geven een eerste indruk van de meerwaarde en effecten van diverse ontwikkelrichtingen. Voor een goed onderbouwde keuze moeten de kansrijke richtingen grondiger worden bestudeerd. Daarbij is van ook belang om te beseffen dat het OV van en naar Zernike niet op zichzelf staat. Het vormt een integraal onderdeel van het totale OV-systeem in onze gemeente en regio.

In de recent vastgestelde mobiliteitsvisie hebben wij u aangekondigd een Routekaart OV 2040 voor gemeente Groningen te gaan opstellen. Deze Routekaart moet dit goed onderbouwde en integrale beeld gaan geven in welke richting het OV-systeem van Groningen zich moet ontwikkelen om de beoogde functie in ons mobiliteitssysteem te vervullen. Wij nemen de bevindingen en conclusies uit de twee onderzoeken naar de OV-bereikbaarheid van Zernike daarbij als waardevolle inzichten mee. We zijn

Volgvel 4

inmiddels met de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen-Drenthe het traject gestart om in 2022 te komen tot de Routekaart.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,  
Koen Schuiling

secretaris,  
Christien Bronda

*Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*