

# Reizigers steeds beter bediend door data

De problematische ombouw van de zuidelijke ringweg frustreert tot diep in de jaren 20 de bereikbaarheid van de stad. Voor forenzen uit Drenthe en Groningen slecht nieuws. Tijdens een tafelgesprek op de redactie van deze krant bogen drie deskundigen zich over de toekomstige bereikbaarheid van het Noorden: de Groningse gedeputeerde Fleur Gräper (D66), vervoersspecialist Arthur Kamminga en Haskia Kramer van reisbureau Internoord.

MANNUS VAN DER LAAN

**A**n de problemen bij de ombouw van de zuidelijke ringweg worden tijdens het vervoersdebat op de redactie van *Dagblad van het Noorden* weinig woorden vuil gemaakt. „Een drama”, oordeelt Haskia Kramer van reisbureau Internoord in Groningen.

Toch blijken de gevolgen volgens D66-gedeputeerde Fleur Gräper tot nu toe mee te vallen. Uit onderzoek van Groningen Bereikbaar komt naar voren dat mede dankzij de economische groei het aantal verkeersbewegingen rond de stad vorig jaar sterk is toegenomen, maar de tijd die mensen in de file doorbrengen (het aantal 'verliesuren') is gedaald. „Er wordt relatief veel gebruik gemaakt van P+R, vooral in Haren en Hoogkerk. Verder groeit het aantal passagiers dat met de bus naar Groningen komt met dubbele cijfers. Ook de treinen zitten bomvol.”

Bij het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe neemt het aantal hubs toe tot 55. Dat zijn plekken waar mensen makkelijk kunnen overstappen van fiets en auto op bus en trein. De maximale fietsafstand tot deze hubs is 15 kilometer. Gräper: „Je moet mensen verleiden dat ze het meest ideale mobiliteitsmiddel gebruiken.”

Op het platteland kunnen veel mensen niet zonder auto, zegt Arthur Kamminga. Het hangt er ook vanaf hoe lang ze in het dorp op de bus moeten wachten. „Hoe frequenter de bus rijdt, des te sneller mensen geneigd zijn de auto te laten staan. Maar het heeft ook te maken in welke levensfase iemand zit. Als mensen kinderen krijgen zijn ze meer dan stedelingen geneigd een auto aan te schaffen. In de stad zijn simpelweg meer vervoersmogelijkheden.”

Je zult dus moeten accepteren dat sommige groepen mensen op het platteland met de auto naar hun werk, school en ziekenhuis in de stad rijden. Om te voorkomen dat iedereen dat in de spits doet, kunnen afspraken worden gemaakt met bedrijven en instellingen. Gräper: „Het ziekenhuis spreekt mij aan op de bereikbaarheid van de stad. Dan voel ik

*‘De overstap van auto op trein moeten we makkelijker maken’*

mij niet bezwaard met het ziekenhuis afspraken te maken over het instellen van spreekuren buiten de spits.”

Groningen Bereikbaar heeft daar ook een subsidiepot voor. In het onderwijs zijn tot dusverre al negenhonderd 'spitsmijdingen' geregeld. „Zo hebben we Noorderpoort zo ver kunnen krijgen de bakkersopleiding eerder te laten beginnen. Dat sluit ook beter aan bij de werktijden van deze toekomstige bakkers.”

Kramer ziet graag dat er een niet-politieke instelling komt die de regie neemt bij dit soort vervoersaspecten en deze optimaliseert. Kamminga ziet meer heil in initiatieven die van onderop worden aangedragen dan die van bovenop worden opgelegd. In de huidige netwerksamenleving is het volgens Gräper belangrijk dat betrokkenen zaken agenderen en met elkaar daarover in overleg gaan. „Zo heeft Groningen Bereikbaar met gemeenten het gesprek aangekaart over de invulling van de hubs. Met het Rijk hebben we het gehad over de aansluiting van de regionale hubs op het landelijk netwerk.”

Volgens Kamminga komen vernieuwingen vooral uit de markt. Hij wijst op de opkomst van zijn eigen werkgever Flixbus, die inmiddels negen keer per dag een busverbinding onderhoudt tussen Berlijn, Hamburg, Bremen, Groningen en Amsterdam. Er rijdt vanaf april zelfs twee keer per nacht een bus tussen Groningen en Schiphol.

Andere innovaties zijn deelauto's en taxibedrijf Uber. „Deelplatformen als Uber staan bloot aan veel kritiek. Maar met het idee dat je je eigen auto, die gewoonlijk een flink deel van de tijd stil staat, gebruikt om anderen in te vervoeren is in principe niets mis.”



Deelplatformen hebben hun opkomst te danken aan digitale media en betaalmiddelen. Die kunnen ook beter worden benut in het 'traditionele' vervoer. „De reiziger moet nog meer centraal komen te staan”, zegt Kamminga. Gräper: „Er is maar een doel: de reiziger moet zo snel en makkelijk mogelijk van deur tot deur komen.”

Groningen en Drenthe zijn de eni-

ge twee provincies die zelf de opbrengst van het openbaar vervoer innen en niet de vervoersmaatschappijen. De meerprijzen komen meteen ten goede aan het vervoer. Beide provincies beschikken bovendien over data met reisgegevens op de ov-chipkaart van de passagiers. Gräper: „Zo kunnen we het netwerk beter aanpassen aan de reisbehoeften van de passagiers.

Daaraan is bijvoorbeeld te danken dat er een rechtstreekse buslijn komt van Ter Apel naar Zernike Campus in Groningen.”

De kans dat er een nieuwe, snelle spoorverbinding met de Randstad komt, acht Gräper klein, gezien het geringe draagvlak in Den Haag. „We kunnen beter onze energie steken in het sneller maken van de bestaande verbinding. Dat kan door treinen

sneller en frequenter te laten rijden, dankzij nieuwe technologie waarmee volgend jaar tussen Zuidhorn en Groningen een proef start. Ook zouden we de overstap van de auto op de trein, bijvoorbeeld bij Lelystad, makkelijker moeten maken. De overstap van individueel op collectief vervoer heeft de toekomst.”

Kramer: „Slim gebruik van data is daarbij heel belangrijk.”

*‘De reiziger moet zo snel en makkelijk mogelijk van deur tot deur komen’*