



Onderwerp Start opstellen OV-Visie

Steller Menno Oedekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-5277 4743 Bijlage(n) - Ons kenmerk 6933463
Datum 18-7-2018 Uw brief van Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De vaststelling van een nieuwe OV-visie staat gepland op de LTA van uw raad voor het derde kwartaal van 2019. Daarop vooruitlopend wisselen wij graag met uw raad van gedachten over de toekomst van het openbaar vervoer. Deze opiniërende brief vormt de basis voor dit gesprek en willen we graag met u in september 2018 bespreken.

Ontwikkeling OV

De afgelopen periode is hard gewerkt aan het verbeteren van het bus- en treinvervoer in onze stad en regio. De aansturing van het busvervoer van, naar en in onze stad gebeurt door het OV-bureau. De regionale treinen rijden in opdracht van de provincies en voor de landelijke treinverbindingen is het rijk leidend. Samen met al deze partijen zijn het afgelopen decennium veel plannen gemaakt om het openbaar vervoer een forse kwaliteitssprong te geven. Met onder andere de uitrol van het HOV-bussysteem, de fasegewijze aanleg van de HOV-as West, de OV-knoop P+R Hoogkerk, de verdere uitbreiding van P+R-terreinen, de toename van het aantal treinen per uur naar Assen en met de ingebruikname van het station Europapark is er veel gerealiseerd. En de komende periode staat er nog veel op stapel. Bijvoorbeeld de doorkoppeling van de regionale treinen op het Hoofdstation, de verplaatsing van het busstation naar de zuidkant van het Hoofdstation en de realisatie van een busstation UMCG Noord waar buslijnen elkaar kruisen en overstappen mogelijk is.

Al deze projecten zijn uitvloeisel van een visie en de jarenlange planontwikkeling gericht op het verbeteren van de (regionale) bereikbaarheid van de stad en ommeland.

Grenzen huidige systeem

Wij hebben na het afblazen van de regiotram in 2012 gekozen voor hoogwaardig openbaar vervoer met de introductie van Q-link en een sterke koppeling tussen trein en bus. Regionale buslijnen zijn gecombineerd met stadslijnen en deze bussen rijden nu hoogfrequent van, naar en door onze stad. Aan de stadsranden hebben we grote

P+R-terreinen die een hoog bedieningsniveau kennen. In dit HOV-systeem worden naast het Hoofdstation en de binnenstad ook belangrijke bestemmingen zoals het UMCG, Zernike en het Europapark bediend. We constateren dat het huidige HOV systeem een succes is. Zelfs zo succesvol dat de regionale treinen en bussen naar de gemeente de groei amper en binnenkort mogelijk zelfs niet meer aankunnen.

Routing in en nabij binnenstad

In de visie Bestemming Binnenstad (2016) kozen we voor een grotere binnenstad. Daarvoor maken we letterlijk meer ruimte door onder andere het openbaar vervoer niet langer dwars door maar langs de randen van de binnenstad te laten rijden. Aan de andere kant houden we vast aan één centrum. Belangrijke (groot) stedelijke voorzieningen blijven zoveel mogelijk in en nabij de binnenstad en moeten dus bereikbaar zijn. Daarmee is in en nabij deze verruimde binnenstad, waar de druk op de openbare ruimte al zo hoog is, de opgave ontstaan om de bussen voldoende doorstroming te blijven bieden.

Observaties

Wij hebben meerdere observaties die aanleiding zijn voor het opstellen van een nieuwe OV-visie en die relevant zijn bij de verdere uitwerking daarvan:

1. De stad groeit

Groningen is de grootste gemeente en de economische motor van Noord-Nederland. Elke werkdag komen er 180.000 mensen naar Groningen. De stad groeit de komende jaren nog door. De groei van de stad is zichtbaar in de diverse ruimtelijke ontwikkelingsgebieden zoals bijvoorbeeld Meerstad, Suikerfabriekterrein en Spoorzone. Dit verandert de ruimtelijke en economische structuur van de stad. Er komt meer stedelijk gebied bij en bestaand stedelijk gebied transformeert en verdicht.

Deze toenemende druk op de stad levert de vraag op hoe de stad een hoge mate van aantrekkelijkheid en leefklimaat kan blijven bieden. De stad bereikbaar houden en goede verbindingen met regio is daarbinnen één van de grote opgaven. In The Next City hanteren wij voor mobiliteit het uitgangspunt: het primaat in de binnenstad ligt bij de voetganger, in de compacte stad is de fiets hét vervoermiddel voor de binnenstedelijke verplaatsingen, en van en naar de regio is het collectieve openbaar vervoer het alternatief voor het gebruik van de auto. Er ligt dus een belangrijke rol voor het openbaar vervoer. In de OV-visie willen wij richting geven aan welke (H)OV structuur daar het beste bij past.

Onze gemeente groeit ook in omvang. Samen met de gemeenten Haren en Ten Boer zijn wij vanaf 1 januari 2019 één nieuwe gemeente. Dit levert bijvoorbeeld binnen onze gemeente een extra station aan het hoofdspoorlijnnet op en de gemeente bevat dan veel landelijk gebied. In de OV visie moeten wij ook deze karakteristieken betrekken.

2. De omgeving wordt afhankelijker van de stad

Door krimp en vershraling van voorzieningen in het ommeland speelt de stad met haar werkgelegenheid en voorzieningen straks een nog grotere rol voor de omgeving dan nu. De fiets is door de afstanden veelal geen optie. En aan het faciliteren van autogebruik in de stad zitten grenzen vanuit zowel bereikbaarheid als leefklimaat. Het belang van goede openbaar vervoer-verbindingen tussen

stad en ommeland is groot. In de OV-visie onderzoeken wij of de huidige OV-plannen voldoen voor de toekomst of dat vervolplannen nodig zijn.

3. De toenemende drukte op de weg

Meer mensen in de stad leidt tot meer drukte op de wegen. Op diverse routes in de stad staat de verkeersdoorstroming onder druk. Met de HOV-visie 2013 is daar waar mogelijk en nodig ingezet op vrije busbanen zodat het openbaar vervoer toch blijft doorstromen. Maar de verkeersdruk in de stad neemt de komende jaren nog verder toe. In die delen van de stad waar niet eenvoudig vrije routes voor de bus te realiseren zijn, komt de busdoorstroming meer en meer onder druk te staan. Dit leidt tot langere reistijden en gaat dit ten koste van de stiptheid. Het uitplaatsen van de busroutes door de binnenstad naar de randen van de binnenstad brengt de bus ook naar deze drukbezette wegen. Zonder keuzes in het gebruik van de infrastructuur of routing van bussen wordt het straks lastiger om een betrouwbare en hoogwaardige dienstregeling aan te bieden. Bovendien heeft dit sterke invloed op de betaalbaarheid. In de OV-visie willen wij richting geven aan dit vraagstuk.

4. De inclusieve stad

In The Next City stellen wij een samenleving centraal die niemand uitsluit en waar iedereen naar vermogen meedoet, ook de kwetsbare doelgroepen. Een inclusieve stad betekent dat deze ook is ingericht voor inwoners voor wie lopen, fietsen en zelf autorijden niet meer vanzelfsprekend is. Ondanks dat Groningen een jonge stad is en blijft, groeit ook in Groningen de groep ouderen.

Door in te zetten op HOV en daarmee zo rechtstreeks mogelijke lijnen, zien wij dat het reguliere openbaar vervoer minder diep de wijken ingaat. Er zijn doelgroepen voor wie de fiets als binnenstedelijk vervoermiddel geen optie is. De vraag is gerechtvaardigd of ons huidige vervoersysteem nog voldoet om deelname van iedereen aan het maatschappelijke leven te garanderen. De OV-visie moet een antwoord geven op hoe wij deze groep faciliteren om zich te verplaatsen. En welke vormen van openbaar vervoer daarin een rol spelen. Een vraag die daarbij ook speelt is of dit alleen een (financiële) verantwoordelijkheid is voor de gemeente of dat wij meer samen moeten op trekken met bijvoorbeeld zorgverzekeraars en verzorgingscentra.

5. De wijken worden belangrijker

De binnenstad blijft het brandpunt van onze stad als het gaat om bovenwijkse voorzieningen. Maar de bereikbaarheid van wijkvoorzieningen wordt belangrijker. In de Next City zetten we gericht in op fysieke maatregelen die participatie, ontmoeting en sociale contacten in de wijken stimuleren. We stimuleren dat mensen meer regie gaan nemen over hun eigen woon- en leefsituatie. We willen dit doen door versterking van de wijkcentra, groen en concentraties van voorzieningen op loopafstand. Het openbaar vervoer dient een belangrijk maatschappelijk doel waar het gaat om de bereikbaarheid van voorzieningen en de connectiviteit met andere gebieden en steden.

6. Nieuwe mobiliteit en autonoom vervoer

Zelfrijdende voertuigen komen eraan. Het is niet zozeer de vraag of maar hoe en wanneer dit gemeengoed wordt. Dit gecombineerd met de trend dat eigen

autobezit in sterk verstedelijkte gebieden minder belangrijker gevonden wordt, zou individueel openbaar vervoer weleens een vlucht kunnen nemen. Individueel openbaar vervoer is een vervoersvorm die in tegenstelling tot collectief openbaar vervoer een deur tot deur service aanbiedt. De toekomst op dit gebied moet zich nog uitwijzen. Toch is het raadzaam nu al te overdenken wat de impact hiervan kan zijn voor het (collectieve) openbaar vervoer en of wij daarop moeten anticiperen. In de OV-visie verkennen wij dit toekomstscenario.

7. Ketenmobiliteit steeds belangrijker

De kwaliteit van openbaar vervoer wordt onder meer bepaald door de frequentie waarmee gereden wordt. Om dat te bereiken worden buslijnen steeds meer gestrekt en gebundeld. De reizigers accepteren ook een grotere afstand (geschikt om te fietsen) tot een halte als er vervolgens hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer wordt aangeboden. Dit geldt niet alleen voor haltes in het ommeland, maar ook voor haltes binnen de stad. De realiteit is dat in onze dun verstedelijkte omgeving de auto een grote rol speelt om naar onze stad te reizen. Met de P+R aan de rand van de stad worden deze reizigers opgevangen om vervolgens per fiets of openbaar vervoer naar hun bestemming in de stad te reizen. In The Next City en parkeervisie geven wij al aan dat doorontwikkeling van het P+R-systeem nodig is. Dit overziend is het maximaal faciliteren van de reisketen steeds belangrijker in ons mobiliteitsbeleid en dus ook in de OV-visie.

Dit overziend is het van belang om vanuit gemeentelijk perspectief te kijken naar het OV-systeem en hoe zich dat verhoudt tot alle andere opgaven waarvoor wij aan de lat staan. Keuzes rond openbaar vervoer hebben immers invloed op de keuzes op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, het gebruik en de vormgeving van onze weginfrastructuur en vice versa.

Discussiethema's

Wij gaan in september starten met de analyse van het systeem, de toekomstverwachtingen en de vraagstukken die daaruit komen. Daarop vooruitlopend verwachten wij dat onderstaande thema's in ieder geval onderdeel zijn van de discussie. Graag gaan we aan de hand van deze thema's met u het gesprek aan.

1. Piekbelasting

In met name de spitsen is het druk in het openbaar vervoer. Zo is bijvoorbeeld het busvervoer Hoofdstation-Zernike en Hoofdstation-Lewenborg, ondanks inzet van veel extra bussen, regelmatig overbelast. Naar verwachting blijft het aantal reizigers stijgen en groeit het gebruik in de spits ook door. De vraag die voorligt is tot hoe ver wij deze groeiende spits willen faciliteren. Willen we meer openbaar vervoer aanbieden in de spits? Of vinden we het huidige aanbod het maximale wat we kunnen en willen bieden?

Voor een efficiënte bedrijfsvoering en daarmee beheersing van de (publieke) kosten van het openbaar vervoer zijn wij gebaat bij een gelijkmatige vervoervraag over de dag. De vraag is of wij een rol moeten hebben op het sturen van het afvlakken van de spits. Door afspraken met (grote) werkgevers en onderwijsinstellingen liggen er kansen dit te bereiken. Daarmee liggen de oplossingen deels buiten de openbaar vervoersector zelf.

2. Schaalsprong openbaar vervoer?

Zoals eerder verwoord zet de groei van het aantal openbaar vervoerreizigers door. Wij vragen ons af wanneer de grenzen van het huidige systeem zijn bereikt. Is het verder optimaliseren en bijschaven van het systeem dat wij nu hebben en straks hebben na realisatie van de geplande openbaar vervoerprojecten nog afdoende? Of moeten wij inzetten op een volgende substantiële schaalsprong (systeemsprong) van het openbaar vervoer?

3. Binnenstedelijke verplaatsingen

Het belang van voorzieningen in de wijken neemt toe en de stad vergrijsst. We willen dat iedereen, ook de minder mobiele reizigers, volwaardig deel kunnen nemen aan onze samenleving. De vraag naar mobiliteit binnen en tussen de wijken neemt toe. De vraag is gerechtvaardigd in hoeverre de gemeente daar een hoofdrol in moet spelen. Wat betekent dit voor het gewenste aanbod van het openbaar vervoer? Maken we daarbij onderscheid tussen verschillende doelgroepen en hoe wegen we de kosten tegen de (maatschappelijke) baten af? En welke schaal en maat van de OV-voorziening vinden wij passend bij de schaal en maat van onze wijken en woonstraten? Hoe kunnen en willen wij als gemeente daarop sturen?

4. Openbaar vervoer als ketenvoorziening

Hoogwaardig en frequent openbaar vervoer blijkt een doorslaggevende factor voor de succesvolle groei van openbaar vervoer. En daarmee het bereikbaar houden van onze stad en regio en zoveel mogelijk voorkomen van autogebruik. Om dit te bereiken worden buslijnen gebundeld en gestrekt en neemt de afstand naar de haltes toe. Ketenmobiliteit wordt daarmee steeds belangrijker. Daarmee moet bij de haltes of wijkhubs de bereikbaarheid voor voor- en natransport optimaal zijn. Voorzieningen zoals deelfietsen, genoeg en goede fietsenstallingen zijn dan de crux. Op dit onderdeel spelen wij als wegbeheerder de hoofdrol. Tegelijkertijd wordt met regelmaat gevraagd om de bussen en haltes diep in de wijken zelf te behouden. Welke rol als gemeente willen wij hierin?

5. Kwaliteit blijven verbeteren

Investerings in de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren de aantrekkelijkheid en het gebruik van het openbaar vervoer enorm. Willen we de kwaliteit verder verbeteren of vinden we de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer voldoende? En hoe houden we het openbaar vervoer nu en in de toekomst betaalbaar voor opdrachtgever en consument?

6. Zero-emissie

Wij willen dat onze gemeente in 2035 energieneutraal is. Dat betekent dat wij naar emissieloze mobiliteit gaan. Zero-emissie is binnen het openbaar vervoer uitgangspunt. Bij het openbaar vervoer en ons eigen wagenpark hebben wij direct invloed op de verduurzaming van de voertuigen. Het openbaar vervoer biedt dus bij uitstek kansen om op korte termijn daarin stappen te zetten. De stappen die wij hebben gezet, en bij aanvang en tijdens de nieuwe busconcessie gaan zetten met elektrische bussen en experimenten met waterstofbussen zijn daar een voorbeeld van. Bij de start van de busconcessie in december 2019 wordt ruim 90% minder CO₂ uitgestoten dan in de huidige concessie.

De verduurzaming van het openbaar vervoer biedt ook verduurzamingskansen buiten het openbaar vervoer zoals de komst van een waterstofstation en de elektriciteitsinfrastructuur rond laadpunten. Kan en willen wij de verduurzaming van het openbaar vervoer hier als aanjager voor gebruiken of willen wij niet voorop lopen?

7. Rol gemeente in OV-bureau

Het OV-bureau is een gemeenschappelijke regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Deze manier van aansturen van het openbaar vervoer in onze stad en regio heeft zijn waarde meer dan bewezen. Op vele onderdelen loopt het OV-bureau voor op de rest van Nederland als het gaat om het maximaal ontwikkelen van openbaar vervoer. Als gemeente hebben wij via het OV-bureau veel invloed op de beslissingen over het openbaar busvervoer. De vraag die voorligt is of gezien de verbondenheid van openbaar vervoer met de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in onze gemeente wij anders op deze ontwikkelingen moeten acteren? Een OV-visie kan daar een basis voor bieden.

Vervolg en proces

Na de zomervakantie starten wij de inventarisatie en analyse voor de OV-Visie. Daarbij brengen wij het huidige openbaar vervoer van, naar en in de stad in kaart en verzamelen gegevens over hoe het functioneert en wordt gebruikt. Daarbij merken wij op dat er al veel materiaal beschikbaar is. Zo ligt er onder andere een recente stadspanelenquête over openbaar vervoer, een evaluatie van HOV-maatregelenpakket en hebben het OV-bureau en Qbuzz veel informatie over gemaakte reizen beschikbaar.

Zoals bij u bekend verandert de komende jaren nog veel aan het openbaar vervoer. Daarom brengen wij alle huidige plannen en projecten op gebied van openbaar vervoer integraal in beeld. En ten slotte zetten wij alle ruimtelijke en economische verwachtingen voor de stad, die een relatie hebben met het openbaar vervoer, op een rij. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor hoe wij aankijken tegen het creëren van een stad met een uitstekend leefkwaliteit. Over de resultaten van deze inventarisatie gaan wij u te zijner tijd informeren.

De inventarisatie vormt de basis om, in samenspraak met beide provincies en het OV-bureau, een analyse op te stellen over de staat van het openbaar vervoer en deze te confronteren met de opgaven die op ons afkomen. Op basis van de vraagstukken die daaruit naar boven komen formuleren wij oplossingsrichtingen en ambities voor de toekomst. De analyse en vraagstukken en de eerste proeve van oplossingsrichtingen komen in een contourennota. De contourennota beschrijft in hoofdtermen de keuzes die wij maken en onze ambities.

Participatie

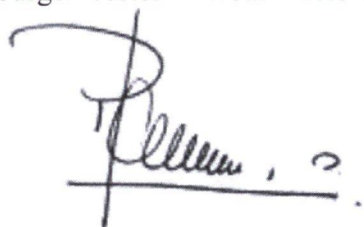
De contouren van de OV-visie vormen de basis om het gesprek met bewoners en stakeholders in Groningen, Ten Boer, Haren en het OV Consumentenplatform aan te gaan. Wij denken daarbij aan online participeren en proberen aan te sluiten bij de pilot 'Digitale Democratie'. Met alle reacties op de contourennota in de hand stellen wij de definitieve visie op.

Planning

Onze planning is om in het voorjaar van 2019 u de contourennota voor te leggen en na de zomer 2019 de OV-visie ter besluitvorming.

Wij vertrouwen erop hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink