

Onderwerp **Onderzoek verbetering OV-ontsluiting Zernike**
Steller **Menno Oedeckerk**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon **06 5277 4743**
Datum **17-12-2020**

Bijlage(n) **3**

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

I
n onze concept OV-Visie is station Suikerzijde en de inzet om Zernike beter per rail te verbinden opgenomen. Het college van Gedeputeerde Staten heeft ook aangegeven de mogelijkheid van een spoorstation op of nabij Zernike te willen onderzoeken. Dit onderzoek is de afgelopen maanden uitgevoerd en afgerond. Hierbij ontvangt u van ons de rapporten. Middels deze brief informeren wij u over de resultaten van het onderzoek en onze vervolgstappen.

In 2013 is de visie op het Hoogwaardige Openbaar Vervoer Groningen (HOV-Visie Groningen) vastgesteld. Daarin is voor de bereikbaarheid van Zernike ingezet op een combinatie van bus- en treinmaatregelen. Ingezet werd onder andere op:

- doorkoppeling van regionale treinen in combinatie met een betrouwbare doorstroming voor de bus tussen Groningen Noord en Zernike, waardoor een aanzienlijk deel van de regionale reizigers via station Groningen Noord naar Zernike gaat reizen;
- het gebruik van andere assen met hoogwaardige busverbindingen, grotendeels ook om de drukte van het Hoofdstation en binnenstad heen.

De volgende ontwikkelingen sinds 2013 geven aanleiding opnieuw naar deze beleidsinzet te kijken:

- het aantal reizigers is sinds 2013 op de drukke buslijnen jaarlijks met circa 5-10 procent gestegen. De doorkoppeling is klaar in 2023. Op dat moment worden onder andere tussen Groningen Noord en Zernike nog meer busreizigers verwacht;
- merkbaar is dat met name pre-corona op delen de doorstroming, betrouwbaarheid en daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer en als gevolg daarvan ook de leefbaarheid verder onder druk komt te staan. Het openbaar vervoer willen we laten concurreren met minder ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Dat lukt niet als de kwaliteit van het openbaar vervoer onder druk staat;

- de bereikbaarheid van Zernike is een door het Rijk erkend knelpunt in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA);
- met het oog op de campusontwikkeling Zernike hebben de kennisinstellingen, bedrijven en overheden het Campus Community Fund opgericht. Voor de periode 2020-2025 is voor de Campus Zernike een investeringsstrategie van circa € 500 miljoen nodig. Dit betreft voor een groot deel privaat geld, waarvan al € 330 miljoen beschikbaar is. Ook worden middelen uit het Nationaal Programma Groningen beschikbaar gesteld. Het geld wordt geïnvesteerd in fysieke en multihunctionel faciliteiten, bedrijfs- en innovatiefinanciering en in vastgoed en infrastructuur.

Onderzoek verbetering OV-ontsluiting Zernike

Dit voorjaar heeft adviesbureau Movares opdracht gekregen om te onderzoeken hoe de ontsluiting van Zernike met het openbaar vervoer kan worden verbeterd. Een belangrijk onderdeel hierin is de ontsluiting van Zernike per spoor. Tijdens deze studie zijn drie mogelijke spoorvarianten onderzocht:

- een variant vanaf het Hoofdstation via station Groningen Noord afbuigend om het Selwerderhof heen naar Zernike;
- een variant vanaf het Hoofdstation waarbij het tracé langs Vinkhuizen wordt gebundeld met de Ring West en eindigt op Zernike;
- een variant vanaf het Hoofdstation waarbij het tracé langs Vinkhuizen niet eindigt op Zernike maar doorgaat als spoorlijn richting Sauwerd. Een nieuw station West-End ter hoogte van de Pleiadenlaan wordt toegevoegd en station Groningen Noord wordt opgeheven.

Daarnaast heeft Movares ook onderzocht hoe de ontsluiting van Zernike per bus nog verder verbeterd kan worden. Daarbij is gekeken naar (maatregelen op) de buslijnen:

- vanaf station Zuidhorn;
- vanaf station Europapark via station Noord;
- vanaf P&R Hoogkerk via station Suikerzijde;
- vanaf Hoofdstation via station Suikerzijde.

In de bijgevoegde rapportages 'Onderzoek verbetering OV-ontsluiting Zernike' is dit uitgewerkt. De samenvattende rapportage is gebaseerd op het 'Werkboek Spoor' en het 'Werkboek Bus'. De werkboeken geven een volledige beschrijving van het onderzoek. Ten aanzien van de varianten om Zernike te ontsluiten per spoor, merken we in aanvulling op de rapportage het volgende op.

Zoals hierboven aangegeven zijn er drie spoorvarianten onderzocht. Twee varianten zijn voor een deel gebundeld met de Ring West. Uit het onderzoek van Movares blijkt dat een spoorverbinding vanaf Hoofdstation Groningen naar Zernike civieltechnisch realiseerbaar is en dat de reizigerseffecten voor de reizigers van/naar Zernike naar verwachting grotendeels positief zijn ten opzichte van de referentie. Die positieve reizigerseffecten gelden voor Zernike; de totale reizigers effecten in stad en regio zijn daarbij echter (nog) niet betrokken. Zo vermindert bijvoorbeeld de bereikbaarheid van

de omgeving van station Noord in de hiervoor beschreven variant waarbij de trein niet meer op Groningen Noord stopt. De investeringskosten zijn ook aanzienlijk. Voor het traject Hoofstation - Zernike worden deze door Movares geraamd op € 577 miljoen. En bij doortrekking naar Sauwerd op € 795 miljoen.

De benodigde infrastructurele maatregelen hebben aanzienlijke impact op de omgeving. De ruimte is beperkt, vooral bij de ontwikkelzone tussen het Reitdiep en de Ring West. Wij hebben de impact op de omgeving nader geanalyseerd. Hieruit komt naar voren dat de aanleg van spoorvariant langs de Ring West:

- ten koste gaat van de woonkwaliteit en omgevingskwaliteit in de Reitdiepzone. Er ontstaat hier een smalle stenige openbare ruimte van 10,5 meter, opgespannen tussen bebouwing van 15-40 meter hoog en een geluidsscherm/hek langs het spoor;
- er bij de geplande woningbouwontwikkeling rond de Friesestraatweg geen ruimte meer is voor bomen, afvalinzameling, parkeren en waterberging;
- lopende afspraken doorkruist van de gemeente Groningen met ontwikkelende partijen in de Reitdiepzone en dat dit kan leiden tot forse schadeclaims van ontwikkelaars en bewoners;
- de barrièrewerking rondom de Ring West minder wordt weggenomen dan was voorzien, terwijl juist vermindering één van de doelen van het project aanpak Ring West is;
- de voorziene aanleg van een warmtenet niet meer inpasbaar is;
- er fors moet worden ingegrepen in de groenstructuur langs de rand van Vinkhuizen dat tevens onderdeel is van de stedelijke ecologische structuur;
- de ambitie om het groen langs de westrand van Vinkhuizen een meer recreatieve en gebruikspotentie te geven, niet kan worden gerealiseerd;
- de boomstructuur langs de Friesestraatweg niet kan worden gerealiseerd;
- de watercompensatie opgave als gevolg van infrastructuur (ring en spoor) fors wordt vergroot en forse impact zal hebben op (ontwikkel-) gebieden langs de noord- en zuidrand van Vinkhuizen (De Held III, sport, West-End).

Samen met Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen komen wij op basis van bovenstaande tot de volgende conclusie. Met de aanleg van de spoorvarianten langs de Ring West kan de gewenste verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het aangrenzende gebied van de Ring West niet worden gehaald. Daarom nemen wij deze variant niet mee als bouwsteen voor onze Mobiliteitsvisie. Wij zijn wel voornemens om bij de op te stellen Mobiliteitsvisie en ontwikkelagenda Openbaar Vervoer Noord-Nederland de treinvariant naar Zernike via station Groningen Noord en langs Selwerderhof als bouwsteen te verkennen. In de Mobiliteitsvisie komen we terug op de ontsluiting van Zernike.

Ten aanzien van de varianten om Zernike te ontsluiten per bus heeft de verkenning aangetoond dat – bij oplossingen waarbij veel prioriteit aan het openbaar vervoer is gegeven - het mogelijk is de bereikbaarheid per bus van Zernike zowel met kleinere

maatregelen als grotere maatregelen te verbeteren. Keerzijde kan het ruimtebeslag en daarmee de impact op de omgeving zijn. Van belang is om hierin een brede integrale afweging te maken. Alle busvarianten nemen wij wel mee als bouwsteen voor de hiervoor genoemde Mobiliteitsvisie en de nieuwe ontwikkelagenda.

Station Suikerzijde

In het kader van dit onderzoek is ook gekeken naar de rol van station Suikerzijde vanuit de richting Zuidhorn/Leeuwarden in de bereikbaarheid van Zernike. In de referentiesituatie (dienstregeling 2021) is een overstap met de sneltrein in Zuidhorn op de bus naar Zernike in tijd sneller dan via station Suikerzijde. Dit doet niet af aan het belang dat wij aan realisatie van station Suikerzijde hechten. Het station kan van grote toegevoegde waarde zijn voor het totale openbaar vervoersysteem, voor de ontwikkeling van De Suikerzijde en aanliggende wijken, voor de bereikbaarheid van scholen in Vinkhuizen en voor de ontwikkeling van onder meer een nieuw onderwijscluster nabij het station. Ook kan het station in relatie tot Zernike betekenis krijgen vanuit de richting Winschoten. In deze verkenning is dit nog niet verder onderzocht.

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.