

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30-10-2013	Registratienr.	RO 13.3893068
Raadscommissie	Ruimte en Wonen	Datum B&W besluit	16 september 2013
Datum raadscommissie	2-10-2013	Portefeuillehouder	Van der Schaaf
Bijlagen	3	Steller	Ronald Klaassen
		Telefoon	367 89 44
		E-mail	ronald.klaassen@groningen.nl

Onderwerp

Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen

Concept raadsbesluit

De raad besluit in te stemmen met de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen.

(Publieks-)samenvatting

De Regiovisie Groningen-Assen is geactualiseerd. Een veranderende opgave en veranderde financiële omstandigheden maakten dit noodzakelijk. De actualisatie is nu afgerond en ligt ter instemming voor aan de 12 Raden en 2 Staten die samenwerken binnen de Regio Groningen-Assen.

Er is door de Regio een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, vanwege het niet doorgaan van de RegioTram, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Het lopende basispakket bereikbaarheid is herijkt. Op basis van deze bereikbaarheidsstrategie stelt de Regio Groningen-Assen daarvoor 62 miljoen euro beschikbaar.

Op basis van de geactualiseerde Regiovisie en de bereikbaarheidsstrategie is de bijdrage aan de Regio ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag met 30% verlaagd en de looptijd met 3 jaar verlengd.

Inleiding

In 2012 is besloten tot de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen. Na een intensief traject heeft dit uitgemond in bijgaande nota "Veranderende context, blijvend perspectief". Dit stuk is vastgesteld in de stuurgroep van de Regio Groningen-Assen in september en ligt nu ter instemming aan alle raden en Staten voor.

Met de geactualiseerde visie voor de samenwerkende Regio Groningen-Assen formuleren we samen met de regiopartners de ambities in de regio op het gebied van bereikbaarheid, economie en regionale kwaliteit. Tevens wordt recht gedaan aan de, door meerdere gemeenten gedragen, wens om de bijdrage aan het Regiofonds te verlagen en de organisatie efficiënter in te richten.

Kader

De actualisatie Regio Groningen-Assen volgt uit het Convenant van de Regio Groningen-Assen. Aanleiding voor het actualiseren van de Regiovisie is de veranderde ruimtelijke opgave voor wonen en economie als gevolg van de recessie, en de verminderde financiële positie van met name de gemeenten in de Regio. In 2013 is daarom intensief samengewerkt om de Regiovisie te actualiseren. Daarnaast is besloten om een nieuwe bereikbaarheidsstrategie en visie op het openbaar vervoer op te stellen, naar aanleiding van het niet doorgaan van de RegioTram.

Argumenten/afwegingen

In oktober 2012 werd in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen voor de actualisatie van de Regiovisie het volgende projectresultaat afgesproken:

"Een agenda voor het samenwerkingsverband voor de komende jaren met waar mogelijk en nodig een aanzet voor operationalisering. Dit op basis van een beschouwing van het recente verleden en huidige en te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen. En dit ook met oog voor de realiteit van de bestuurlijke constellatie. Sober en doelmatig. Gevraagd wordt ook om het bijgestelde toekomstperspectief te vertalen naar een vernieuwde organisatie en benodigde instrumenten, waaronder een financieel perspectief (actualisatie Meerjareninvesteringsprogramma)".

Het regionale kwaliteitsteam heeft de actualisatie op de agenda gezet ("de regio als troefkaart"). Bijgaand eindconcept "Veranderde context, blijvend perspectief" is het resultaat van vorenstaande opdracht.

Dit concept ligt nu aan alle raden en staten ter instemming voor.

Inhoud.

Kort samengevat is de inhoudelijke agenda:

- het economisch kerngebied verder ontwikkelen;
- het verbeteren van het vestigingsklimaat;

- bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- verbondenheid met andere regio's;
- het profileren van de regio als de attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is;
- de interne samenhang versterken (het "daily urban system");
- het tot stand komen van een hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk;
- het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen;
- kwaliteit van stad en land behouden en versterken;
- het ontwikkelen van de steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- het in stand houden en ontwikkelen van landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

Daarbij wordt er scherper onderscheid gemaakt in wat de Regio Groningen-Assen (RGA) zelf doet, en waar ze agendeert maar waar de deelnemers verantwoordelijk worden voor de uitvoering. Dit leidt tot een aantal organisatorische aanpassingen:

Bestuurlijk.

- De stuurgroep blijft opdrachtverlener en het belangrijkste sturingsorgaan (frequentie 4 à 5 keer per jaar). Ze doet dit op basis van eenduidig geformuleerde projectopdrachten en -plannen. Aanvullende activiteiten en projecten worden door de stuurgroep via een jaarprogramma geaccordeerd.
- Het Dagelijks Bestuur krijgt een rol op afroep als bestuurlijk voorportaal/taskforce voor specifieke interventies en als de voorbereiding van de stuurgroep meer aandacht vraagt.
- Het bestuurlijk treffen op inhoudelijke portefeuilles blijft gefaciliteerd en wordt waar mogelijk gecombineerd (2 keer per jaar, niet geformaliseerd).
- Het portefeuillehoudersoverleg Bereikbaarheid blijft bestaan. De overlegstructuur werkt uit in hoeverre er maatregelen mogelijk zijn die de efficiëntie en effectiviteit ten goede komen.
- De uitvoering van regionale projecten wordt aangestuurd door bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemers, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.

Programma's.

- Het programma Economie wordt vervangen door het Economisch Platform.
- De programma's Regiopark en Wonen worden geïntegreerd in de pijler Regionale projecten.
- De projectdirectie behoudt haar adviserende rol, signaleert relevante (beleids)ontwikkelingen en coördineert de inzet van menskracht.
- Aanvullende activiteiten in het economische domein worden voor zover mogelijk georganiseerd via de bestaande structuren van SNN, provincies en de gemeenten Groningen en Assen, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- Projecten waarbij natuur en/of waterontwikkeling voorop staat, worden binnen de bestaande structuren van de provincies uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De monitoring van woningbouw en bedrijventerreinen (regionale instemmingsmodel) wordt georganiseerd via de deelnemers (nog te bepalen), onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De profilering wordt georganiseerd via de bestaande structuren voor regio- en stadsmarketing, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep.
- De ondersteuning in kwaliteit en innovatie wordt gefaciliteerd vanuit de deelnemende organisaties, onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep. Zo nodig kan op projectbasis externe expertise worden ingeschakeld.

Financiën.

- De jaarlijkse bijdrage van de deelnemers wordt verlaagd met 30% ten opzichte van de oorspronkelijke bijdrage. Deze orde van grootte wordt noodzakelijk geacht, gelet op de verslechterende financiële positie van vooral de gemeentelijke deelnemers in de RGA.
- De looptijd van de jaarlijkse bijdrage wordt verlengd met drie jaar tot en met 2023.
- Bestaande harde verplichtingen en toezeggingen blijven van kracht.
- Voor het investeringsprogramma Bereikbaarheid is tot en met 2020 in totaal 62 miljoen euro beschikbaar uit het Regiofonds, als co-financiering voor het basispakket.
- Het alternatief voor de RegioTram wordt gefinancierd door de provincie Groningen en de gemeente Groningen.
- Voor het faciliteren van overleg over de regionale economische ontwikkeling via het Economisch Platform RGA is tot en met 2020 per jaar 150.000 euro beschikbaar uit het Regiofonds.
- Voor het investeringsprogramma Regiopark is tot en met 2020 in totaal 16,9 miljoen euro beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor projecten met een gemeentegrensoverschrijdende betekenis en/of met een bijdrage aan de regionale uniciteit/identiteit. Hiervoor wordt een beoordelingskader uitgewerkt.
- In het Regiofonds reserveren we in totaal 4 miljoen euro voor nieuwe en adaptieve opgaven (ook buiten de traditionele onderwerpen). Hiervoor wordt een spelregelkader uitgewerkt.
- Het programmabureau RGA wordt in omvang, bezetting en huisvesting aangepast aan de geactualiseerde inhoud en financiën. De eigen identiteit van het programmabureau blijft gewaarborgd. Hiervoor is bij een externe partij een uitwerkingsopdracht uitgezet.

Met deze actualisatie ligt er een robuuste en tevens flexibele Regiovisie voor de komende jaren, die adequaat kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Dit voorstel is tot stand gekomen na een uitgebreid traject door de Regio Groningen-Assen, waarin twee provincies en twaalf gemeenten samenwerken. Naast vele ambtelijke bijeenkomsten en vergaderingen van stuurgroep en projectteams hebben er een aantal bijeenkomsten voor raden en staten plaatsgevonden.

Bij diverse bijeenkomsten zijn ook externe stakeholders uitgenodigd zoals Rijkswaterstaat, grote instellingen (UMCG, onderwijsinstellingen), Kamer van Koophandel en het Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen.

Financiële consequenties

De financiële consequenties worden hieronder puntsgewijs weergegeven.

1. Korting van onze jaarlijkse bijdrage aan de Regiovisie van 30% ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag (en de langere doorlooptijd tot 2023) is reeds in de begroting 2014 verwerkt. Onze nieuwe bijdrage wordt € 1.484.778,- per jaar vanaf 2014.
2. De Regio Groningen-Assen heeft een herijking van het MIP uitgevoerd op basis van de geactualiseerde netwerkanalyse en vernieuwde bereikbaarheidsstrategie. De lopende projecten uit het MIP passen nog steeds in onze strategie. Voor de uitvoering is voor het deel uit het Regiofonds geld gereserveerd (€ 62 miljoen).
3. Het totale maatregelenpakket op basis van de HOV-visie en de netwerkanalyse voor de stad bedraagt 95 miljoen euro. In het voorstel over de Netwerkanalyse en Bereikbaarheidsstrategie wordt hier nader op ingegaan.

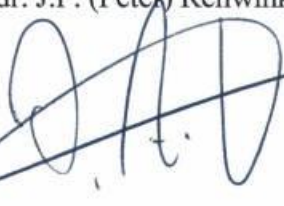
Realisering en evaluatie

Op dit moment loopt er een onderzoek naar de invulling van de bestuurlijke organisatie en het programmabureau op basis van de geactualiseerde Regiovisie, de nieuwe programmaindeling en de bezuiniging op het Regiofonds. Nadat alle raden en staten hebben ingestemd wordt zo spoedig mogelijk gestart met de implementatie van de vernieuwde samenwerking.


Omdat de actualisatie en de netwerkanalyse onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn bieden wij u in de bijlagen alle onderliggende stukken aan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

16 

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlagen.

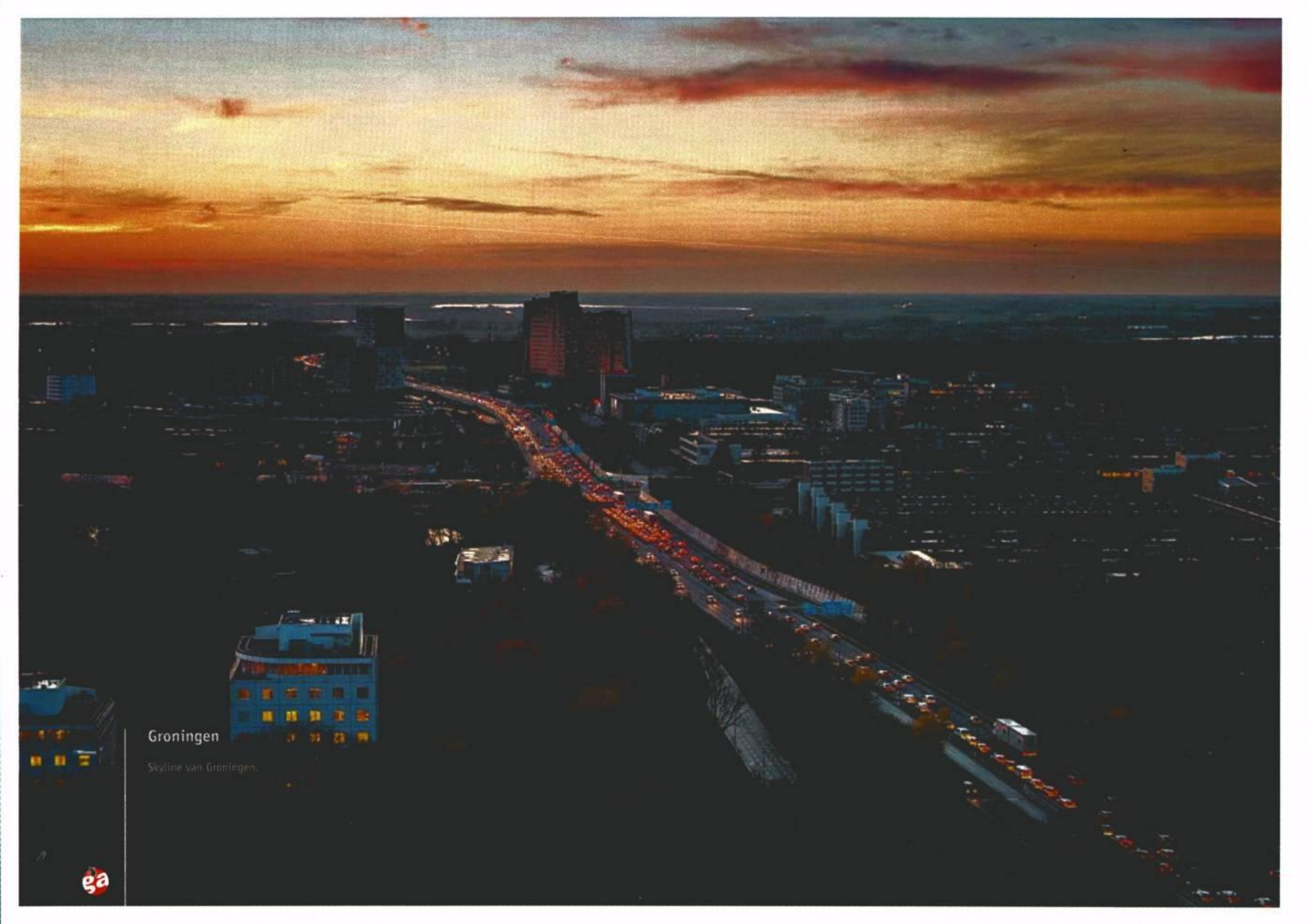
- Geactualiseerde Regiovisie 2013 "Veranderende context, blijvend perspectief".
- Eindrapportage Netwerkanalyse 2013.
- HOV-visie "bouwsteen van de Netwerkanalyse 2013 Regio Groningen-Assen".

VERANDERENDE CONTEXT BLIJVENDE PERSPECTIEF

ACTUALISATIE REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN 2013

v1.0





Groningen

Skyline van Groningen.

Voorwoord

De Regio Groningen-Assen is in een nieuwe fase beland. De context waarin we opereren is sterk veranderd. Minder economische groei, minder middelen en minder behoefte aan ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen.

Moeten we nu ook minder gaan samenwerken in de regio?
Nee!

De grensoverschrijdende samenwerking creëert veel waarde voor onze burgers, bedrijven en gemeenschappen. We hebben een bruisend stedelijk netwerk, dooraderd met fraaie natuur en prachtige landschappen. We ontwikkelen een hoogwaardig verkeerssysteem. We hebben een samenhangend woningbouwprogramma en we versterken de positie van de regio als economische hot spot van Noord Nederland.

De ambitie blijft onveranderd hoog, maar we moeten dat blijvend perspectief wel gaan plaatsen in de veranderde context.

Dat betekent een herijkte inhoudelijke agenda, een aangepast, financieel houdbaar meerjareninvesteringsprogramma en minder bestuurlijke en ambtelijke drukte. Hiermee kunnen we via een ander groei- en ontwikkelpad in gezamenlijk verband blijven werken aan een florerende regio.

De Stuurgroep ziet deze actualisatie van de Regiovisie als de basis voor een gezonde verdere ontwikkeling van onze regio.

William Moorlag
- Voorzitter van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen

Foto stuurgroep volgt

Stuurgroep

Leden van de Stuurgroep
Groningen-Assen.

“Benutten en uitbouwen van economische kansen en versterken van de kwaliteit.”

INHOUD

-



1

2

03
VOORWOORD

07
VOORAF

09
COLUMN

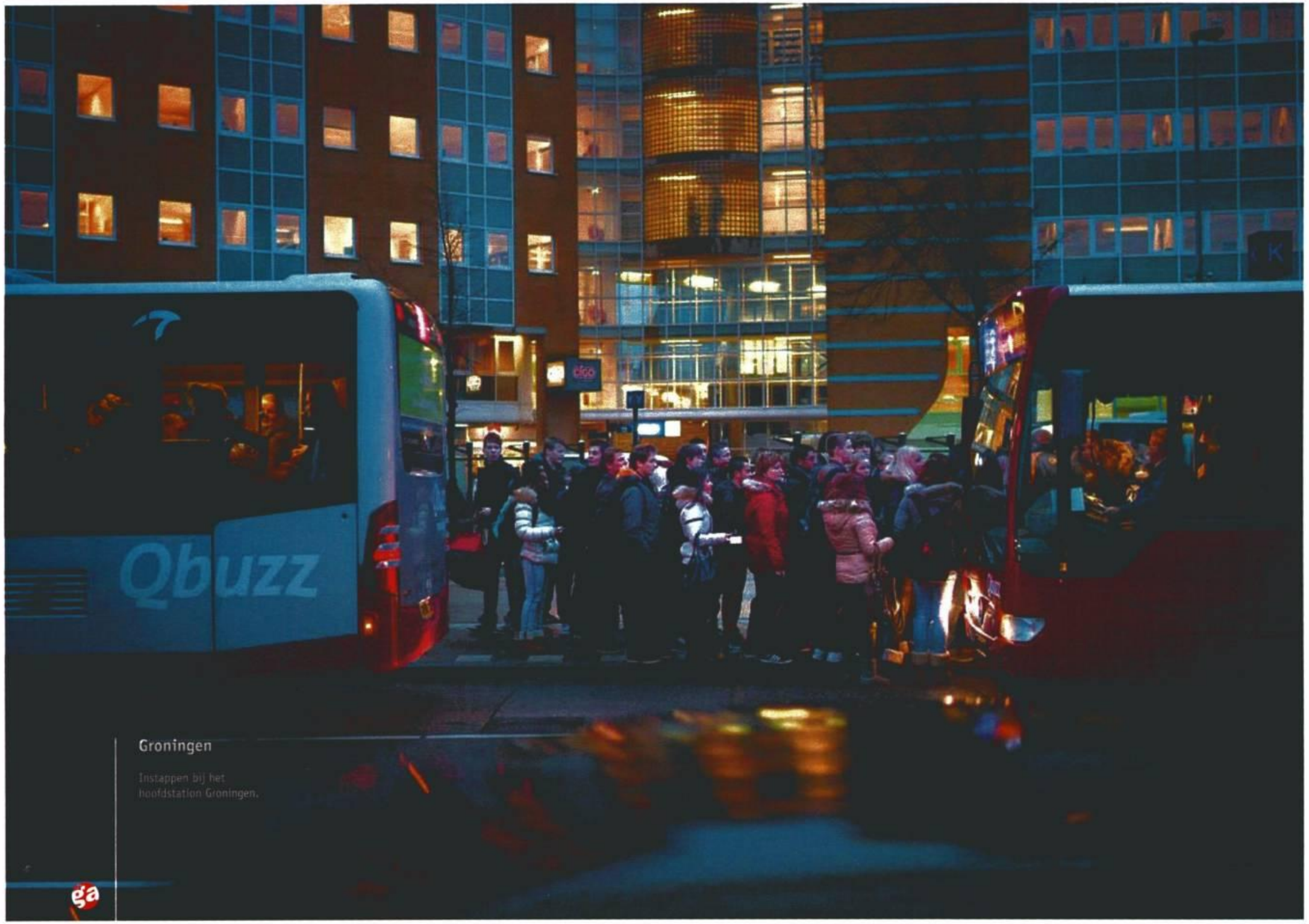
11
VISIE

12
TUSSEN 1998 EN 2013;
TERUGBLIK, CONTEXT
EN PERSPECTIEF

16
INHOUD VAN
DE REGIONALE
SAMENWERKING

“De geformuleerde speerpunten
vertalen wij in een praktische agenda.”

19	21	27	30	32	36
AGENDA	UITVOERINGSAGENDA REGIO GRONINGEN-ASSEN 2013 E.V.	BESTUURLIJK OVERLEG REGIO GRONINGEN- ASSEN	FINANCIËN	VERVOLG EN PLANNING	BIJLAGE



Groningen

Instappen bij het
hoofdstation Groningen.

Vooraf

Aanleiding

De bijzondere kracht van de Regio Groningen-Assen ligt in de vrijwillige samenwerking tussen gemeentes en provincies. De samenwerking is een middel om gezamenlijke doelen te bereiken. Kortom: de regio, dat zijn wij zelf. Wij werken samen op basis van een sterke inhoudelijke visie en vanuit de overtuiging dat grensoverschrijdend denken en handelen bijdraagt aan het bereiken van onze gezamenlijke doelen. Een samenwerking met een dynamisch karakter.

Juist vanwege dat dynamische karakter is afgesproken om minstens eens per vier jaar onze samenwerking te evalueren en zo nodig de koers bij te stellen. De meest recente actualisatie was in 2009. Anno 2013 is het opnieuw tijd voor een terugblik op de afgelopen jaren. Naast deze formele aanleiding vraagt zeker ook de nieuwe realiteit tot bezinning op inhoud, vorm en werkwijze van de samenwerking.

Beoogd resultaat

In oktober 2012 werd in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen voor deze actualisatie het volgende projectresultaat afgesproken: "Een agenda voor het samenwerkingsverband voor de komende jaren met waar mogelijk en nodig een aanzet voor operationalisering. Dit op basis van een beschouwing van het recente verleden en huidige en te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen. En dit

ook met oog voor de realiteit van de bestuurlijke constellatie. Sober en doelmatig. Gevraagd wordt ook om het bijgestelde toekomstperspectief te vertalen naar een vernieuwde organisatie en benodigde instrumenten, waaronder een financieel perspectief (actualisatie MIP)".

Totstandkoming

De eerste aanzet voor de actualisatie bestond uit een discussienotitie, die in februari 2013 in de Stuurgroep tussentijds is besproken. Vervolgens behandelde het Dagelijks bestuur op 8 maart 2013 de oogst tot dan toe. Op 12 april heeft de Stuurgroep zich over de eerste concept-actualisatie kunnen uitspreken. Op 14 juni heeft de Stuurgroep het eindconcept vastgesteld. Op 2 september heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met raads- en statenleden waarin het concept rapport is toegelicht en gelegenheid is geboden voor het stellen van vragen en maken van opmerkingen. De reacties van die avond zijn in het rapport verwerkt. Op 9 september heeft de Stuurgroep het rapport vrijgeven voor besluitvorming in de raden en staten.

Naast de actualisatie, waar deze notitie de weerslag van is, is er een evaluatie uitgevoerd over de periode 2008-2013. De resultaten hiervan zijn in een afzonderlijk document beschikbaar.

A motorcycle racer in a light blue and white suit with 'FIAT' and 'YAMAHA' logos is celebrating a victory on a track. The rider is on a blue and white Yamaha motorcycle, with their right arm raised in a 'V' sign. The background is a large, blurred crowd of spectators in a stadium setting. The track has a white barrier and a green safety wall.

Assen

TT-baan in Assen.



De regio leeft

De ruimtelijke en economische vraagstukken van vandaag en morgen stoppen niet bij gemeente- of provinciegrenzen. Vanuit dat besef is de samenwerking in de Regio Groningen-Assen ontstaan. De kracht van deze samenwerking bewijst zich juist nu – in tijden van een economische recessie, demografische krimp, toenemende werkloosheid en onzekerheid. De maatschappij is in transitie. De rol van de overheid verandert, maar het perspectief blijft hetzelfde. Samen willen we werken aan een sterke regio waarin een half miljoen mensen met veel plezier kunnen blijven wonen, werken en leven.

Goede bereikbaarheid over de weg, het spoor, door de lucht en via het water is een absolute randvoorwaarde voor het economisch functioneren van onze regio. De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van buitengewoon groot belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt.

De gevolgen van de krimp worden steeds meer zichtbaar. Een sterke regio kan uitgroeien tot een vangnet, maar dat gaat niet vanzelf. Daarvoor moeten we over onze schaduw heen-stappen. We moeten gezamenlijke afspraken durven maken over de benodigde bereikbaarheidsmaatregelen, de kwaliteit van het landschap, de economische agenda en de monitoring van de woningbouwafspraken. In tijden van recessie zijn plechtankers nodig om niet op drift te raken. De regio houdt ons in hetzelfde schuitje en houdt ons schip op koers.

We staan aan de vooravond van een ingrijpende bestuurlijke herinrichting. Lokale overheden krijgen steeds meer taken toebedeeld, maar de uitvoering ervan vindt plaats met minder geld en mensen. Als niemand het meer alleen kan, is samenwerking het logische en noodzakelijke antwoord. Meer dan ooit. Deze actualisatie van de Regiovisie geeft er vorm en inhoud aan.

“Als niemand het meer alleen kan, is samenwerking het logische en noodzakelijke antwoord.”

LEES- WIJZER

Deze notitie bestaat uit twee delen: de Visie en de Agenda. De Visie geeft, na een kort historisch overzicht, een algemene schets van waar de regio en de regionale samenwerking op dit moment staat. Wij gaan in op actuele ontwikkelingen, op het perspectief en de betekenis van de regio Groningen-Assen en op het blijvende belang van regionale samenwerking. Op basis daarvan benoemen wij de speerpunten voor het werken in de Regio Groningen-Assen (verder ook aangeduid met RGA) voor de komende periode.

De geformuleerde speerpunten vertalen wij in een praktische agenda. Dit deel gaat onder andere in op de organisatorische en financiële aspecten. Daarbij brengen wij een onderscheid aan tussen wat door het samenwerkingsverband moet worden aangepakt (coördineren) en waar RGA vooral agenderend (stimuleren) zal kunnen werken. RGA doet: zijn de onderwerpen die het samenwerkingsverband zelf oppakt. RGA agendeert: zijn die dingen die ze van anderen verwacht.

In de bijlage gaan wij kort in op relevante trends en ontwikkelingen.



VISIE



Tussen 1998 en 2013; terugblik context en perspectief

1.1 Ontwikkeling van regionale samenwerking

De samenwerking in de regio Groningen-Assen is gestart als reactie op de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988). In het rijksbeleid kreeg het versterken van nationaal sterke punten meer nadruk. Onze regio pakte dat op met het 'stedelijk knooppunt Groningen', ingebed in de regio Groningen-Assen. Daarnaast speelde in die tijd een slepend debat over (provinciegrensoverschrijdende) herindeling, waar de vrijwillige samenwerking RGA uiteindelijk een passend antwoord op bleek te zijn.

Er is destijds bewust gekozen om het bestuurlijk model vanuit een vrijwillige en inhoudelijke georiënteerde samenwerking vorm te geven. Alle deelnemers behouden hun eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden volledig. Gemeenteraden en Provinciale Staten hebben daarom altijd het laatste woord in besluitvorming.

Mede op verzoek van het Rijk hebben wij aan deze samenwerking medio jaren '90 inhoudelijk en organisatorisch invulling gegeven. In november 1996 werd op basis van een eerste integrale uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen een convenant gesloten tussen gemeenten en provincies. Centraal hierin stonden twee thema's. Enerzijds het versterken van de nationale en interprovinciale betekenis van de stad Groningen, van de regionale positie van Assen en van de rol van omliggende kernen als schakel tussen stad en land, en anderzijds het realiseren van een efficiënte verkeer- en vervoersstructuur en een samenhangende opgave voor woningbouw, natuur en landschap.

Kort en bondig werd dit samengevat in twee hoofddoelstellingen:

1. Benutten en uitbouwen van economische kansen.
2. Versterken en benutten van de gebiedskwaliteit.

In 2004 werd de visie voor het eerst fundamenteel inhoudelijk geactualiseerd. Onder het motto 'grotere selectiviteit en verscheidenheid van kwaliteiten' kozen wij ervoor sterker in te zetten op het bundelen van wonen en werken in de zogeheten T-structuur en, parallel daaraan, op het behouden van de natuurlijke en landschappelijke gebiedskwaliteiten. Dit resulteerde in regionale en lokale ontwerpogaven als 'Regiopark' en 'Voorinvesteren in het landschap voor toekomstige woningbouw' en daaruit afgeleide uitvoeringsprogramma's.

In de evaluatie van 2008/2009 hebben wij onder meer vastgesteld dat er meer van buiten naar binnen gewerkt moest worden en dat een grotere betrokkenheid van de stakeholders nodig was. Dit was het startsein voor een economische agenda, een kwaliteitsimpuls voor het landschap en meer aandacht voor profilering. Daarnaast besloten wij om middelen vrij te maken om de positie van de niet-stedelijke gemeenten te versterken.

1.2 De oogst van de afgelopen jaren

De oogst van onze samenwerking kan voor een deel worden afgemeten aan de vele concrete projecten die er de afgelopen periode zijn geweest. Deze projecten hebben het samenwerkingsverband een praktisch en herkenbaar gezicht gegeven. Geen woorden, maar daden en die daden zijn er teveel om hier op te sommen. Wat dat betreft heeft de samenwerking haar bestaansrecht meer dan bewezen.

Minder zichtbaar, maar van minstens, zo niet groter belang, is de aantoonbaar geïntensiveerde afstemming en samenwerking op het gebied van beleid. Deze samenwerking heeft geleid tot een gemeente- en provinciegrensoverschrijdende, integrale aanpak van wonen, werken, mobiliteit en landschap.

We hebben geïnvesteerd in het verzilveren van gezamenlijke kansen, in het oplossen van gezamenlijke problemen en in het

met elkaar omgaan als partners in plaats van concurrenten. Op basis daarvan zijn wij erin geslaagd om rijksmiddelen van substantiële omvang naar onze regio te halen. Ook konden wij een gezamenlijk beroep doen op Europese middelen, waarmee wij konden investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de regio. Het samenwerkingsverband heeft verder haar waarde getoond in de regionale afstemming van woningbouw en bedrijventerreinen. Doel hierbij was het beperken van onderlinge concurrentie en het beheersbaar houden van verliezen. De regionale samenwerking heeft geleid tot afspraken over de kwantiteit en de kwaliteit van nieuwbouw en bedrijventerreinen. In vergelijking met andere regio's kan dit resultaat in deze crisistijd als uitzonderlijk positief worden betiteld.

Aanzienlijke stappen zijn gezet, met zichtbare resultaten. Wij kunnen trots zijn op deze resultaten en de afspraken en het proces tot afstemming van woningbouw- en bedrijventerreinen. Het nut van de regionale samenwerking staat in die zin ook niet ter discussie. De vraag is wel of de veranderende omstandigheden om een andere koers vragen.

1.3 Veranderende context

In september van 2008 viel de bank Lehman Brothers om en kreeg de financiële crisis en vervolgens ook de recessie Nederland in zijn greep. Vijf jaar later is duidelijk geworden dat daarmee de context voor de regionale samenwerking veranderd is. De nieuwbouw van woningen is stilgevallen. De verkoop van bedrijventerreinen en kantoren is teruggelopen. De werkloosheid stijgt. Consumenten en bedrijven houden de hand op de knip. Inmiddels is het inzicht doorgebroken dat er niet alleen sprake is van conjuncturele effecten. Ons aanbod van kantoren, winkels en bedrijventerreinen is te ruim gebleken en voor onder meer woningbouw is er nog een grote reserveplancapaciteit. Er is een vragersmarkt ontstaan waarin uiterst kritisch naar de kwaliteit van het aanbod wordt gekeken. In financieel opzicht zijn toekomstige

rendementen niet meer zo zeker als voorheen. Deze noodzakelijke correctie van de 'leencapaciteit' van de financiële instellingen beperkt de komende jaren de financiële armslag van bedrijven, bewoners en overheden aanzienlijk. Daarbij komt een verder decentraliserende en bezuinigende overheid.

Andere belangrijke trends zijn toenemende aandacht voor verantwoord energiegebruik, een afnemend contrast tussen stad en land, toenemende behoefte aan herkenbaarheid van plaats en regio en de opkomst van nieuwe vormen van economie en werkgelegenheid.

Het jaar 2013, kortom, biedt in veel opzichten een ander kader dan het jaar 2008.

1.4 Blijvend perspectief

De context mag dan drastisch veranderd zijn, de betekenis van en het perspectief voor de regio Groningen-Assen zijn blijvend. Groningen-Assen zal ook de komende decennia een groeiende bevolking kennen. De concentratie van werk, opleiding en voorzieningen zet zich door. De werkgelegenheid zal zich vooral concentreren in de beide steden, met als gevolgen dat de dagelijkse pendel naar de steden toeneemt en dat stedelijke voorzieningen beter bezocht worden. De invloedssfeer van de steden groeit naarmate het landelijk gebied krimpt. De sociaal-demografische ontwikkelingen trekken zich weinig aan van de bestuurlijke regio. De regio Groningen-Assen zal dan ook meer een regio zonder harde grenzen moeten zijn. Het gaat om één complementair functionerend, samenhangend systeem, met de steden als kloppend hart.

Voor de gehele Noordelijke regio neemt het belang van een gezond economisch kerngebied alleen maar toe. Daarmee blijft de betekenis van de ontwikkeling van Groningen-Assen onveranderd groot. Nieuwbouw en uitbreiding van woningen, winkels en



“Het gaat om één complementair, samenhangend systeem, met de steden als kloppend hart.”

bedrijventerreinen is de komende jaren weliswaar minder aan de orde, maar samenwerken aan de verbindingen én de kwaliteit van stad en land misschien wel des te meer. Op het moment dat de economie weer aantrekt, is het van belang om te beschikken over een kwalitatief aanbod dat de toenemende, maar veranderde, vraag kan bedienen. En wel op zo'n manier dat in de regionale samenwerking het 'gunnen' boven het 'concurreren' verheven blijft.

1.5 Regionale samenwerking anno 2013

In een gebied waar voor bewoners, bedrijven en activiteiten de gemeente- en provinciegrenzen er nauwelijks toe doen, zullen individuele overheden gezamenlijk moeten handelen. Juist in deze tijd van onzekerheid, stilvallende ontwikkeling en schaarser wordende middelen is het bundelen van onze kracht en het 'over de eigen schaduw heen stappen' van eminent belang. Het vooruitzicht van de toekomstige gemeentelijke herindeling (lees: schaalvergroting) doet daar niets aan af. Zodra de herindelingsplannen concreet vorm en inhoud krijgen, kan de regiovisie daaraan alsnog worden geijkt.

De inhoud is leidend voor onze toekomstige regionale samenwerking. Het 'blauwdrukdenken' (waarbij de overheid langetermijndoelen oplegt) en de uitrol van grote gebiedsontwikkelingen behoren naar alle waarschijnlijkheid tot het verleden. Dat geldt ook voor omvangrijke programma's voor bijvoorbeeld natuur, landschap en water. Het wordt de kunst om met gerichte, samenhangende interventies en injecties meer met minder te doen. Daarvoor zijn uitwisseling en samenwerking onmisbare voorwaarden.

Ook de veranderde financiële context is een gegeven. Het is de opgave om op de meest efficiënte manier met menskracht en middelen om te gaan en om organisaties aan te passen aan de actuele uitdagingen. Met een minder brede agenda, een aangepaste werkwijze, een opdracht om efficiënt en effectief te

werken en een adaptieve benadering. Kortom: een organisatie die zich richt op de speerpunten, die het vuur van de samenwerking brandend houdt en die bij nieuwe kansen actie organiseert en mobiliseert. Daarbij is een cruciale rol en samenwerking weggelegd voor en met de stakeholders in de regio. Uiteraard is zo'n organisatie optimaal flexibel ingericht (ook qua financiën).

In Europa neemt het belang van de regio alleen maar toe. Uiteraard blijft er veel te doen op het niveau van de lidstaten, maar voor zaken als 'regionale ontwikkeling' wordt steeds meer de regio zelf aanspreekpunt. Ook daarom is het van belang dat de regio Groningen-Assen zich als sterke, herkenbare regio kan presenteren.

Een veranderde context, maar een blijvend perspectief. Wat betekent dit voor de Regio Groningen-Assen? Op welke speerpunten moet de samenwerking zich richten? En op welke wijze kunnen wij daar resultaat in boeken? In het volgende hoofdstuk lichten wij dit nader toe.

“Juist in deze tijd is het bundelen van onze kracht van eminent belang.”

2 Inhoud van de regionale samenwerking



MEDIACENTRALE

2.1 De speerpunten voor 2013 en verder

De veranderde context brengt met zich mee dat de accenten in de regionale aanpak in de komende jaren zullen verschuiven. Andere tijden vragen om andere antwoorden. Het Kwaliteitsteam van de Regio Groningen-Assen heeft hierover een behartigenswaardig advies uitgebracht ('De regio als troefkaart', 11 juli 2012)

De oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor de Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – blijven overeind. Daarvan leiden wij drie nieuwe speerpunten af voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

1. Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.
2. De interne samenhang tussen steden en regio versterken.
3. De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van eminent belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt.

Dit vraagt om:

- het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat;
- bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- verbondenheid met andere regio's;
- het profileren van de regio als de attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is.

De regio als troefkaart

- Wees een goede gastheer: geef ruimte aan economie en investeer in cultuur en goede voorzieningen.
- Werk met adaptieve formules in de woningbouw en maak op overtuigende wijze de switch van een aanbod naar een vragersmarkt.
- Draag zorg voor comfortabel transport en bijbehorende infrastructuur.
- Koppel waardeketens, verbind economische potenties met ruimte en leg de focus op bedrijfshuisvesting in plaats van bedrijventerreinen.
- Behoud het landschap als unique selling point en houd oog voor veranderingen in het landschappelijk decor.
- Gebruik de regio als proeftuin voor de energietransitie.

(Bron: De regio als troefkaart, 11 juli 2012)



De interne samenhang tussen steden en regio versterken

De verwevenheid tussen de steden Groningen en Assen enerzijds en de regio anderzijds wordt sterker. Het aantal dagelijkse verplaatsingen tussen de regio en de steden groeit nog steeds. Of het nu is om te werken, te wonen, onderwijs te volgen, medische voorzieningen te gebruiken, te winkelen, te recreëren of evenementen te bezoeken. Bij gebrek aan een goed Nederlands equivalent gebruiken wij voor het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, de term 'daily urban system'. Het is zaak ervoor te zorgen dat dit samenhangende systeem goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen.

“Het is zaak ervoor te zorgen dat het ‘daily urban system’ goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen.”

Winsum

Jongeren varen in Winsum onder de brug 'De Boog' door.

Dit vraagt om:

- een hoogwaardig en duurzaam vervoersnetwerk;
- het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen.

De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

Het Kwaliteitsteam typeert Groningen-Assen als "een regio met een grote diversiteit aan landschappen en woonmilieus. 'Stad en land' vormen hier een twee-eenheid. De regio combineert een grote diversiteit aan recreatieve milieus en woonmilieus met een breed en actueel cultureel aanbod. De regio combineert vrijheid, ruimte en ecologische kwaliteiten met een breed spectrum aan stedelijke en dorpsvoorzieningen" (juli 2012, p.11). Die kwaliteiten willen wij koesteren en waar mogelijk verder versterken.

Dit vraagt om versterking van :

- de steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- het landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

2.2 Resultaatgerichte regionale samenwerking

De veranderde context leidt niet alleen tot aanpassing van de speerpunten van onze samenwerking, maar ook tot een andere wijze waarop wij aan het bereiken van resultaten werken.

Allereerst wordt steeds duidelijker dat resultaatgericht werken anno 2013 een andere aanpak vraagt dan voor de recessie. Grote programma's en grote gebiedsontwikkelingen zijn niet meer aan de orde. Resultaat moet worden geboekt door ruimte te bieden aan initiatief en daarbij (ook als overheden) steeds stapjes, hoe klein dan ook, naar voren te zetten. Richtsnoer hierbij zijn niet

meer uitgewerkte plannen, maar de geformuleerde doelen en perspectieven. Wij weten bijvoorbeeld dat wij een 'vitaal platteland' willen, maar hoe die vitaliteit vorm krijgt, zal blijken uit concrete stappen en niet uit van tevoren ingevulde plannen. Uiteraard zal ook de overheid zelf gericht actie moeten ondernemen, maar de overheid zal zich vooral sterk 'naar buiten toe' moeten oriënteren. Dat betekent zoeken naar initiatief en investeringskracht, in en buiten het gebied, en dit vervolgens mogelijk maken of verbinden aan de eigen investering en acties. De overheid dient daarbij visie en inspiratie aan te reiken om ontwikkelingen op gang te helpen, maar ook de algemene belangen te blijven behartigen en de daarvoor benodigde kaders te stellen.

Binnen de regionale samenwerking geldt dat de actie vooral op dat niveau moet worden uitgevoerd waar de middelen en de verantwoordelijkheden liggen. In principe is dat dus zo 'laag' mogelijk: als het kan bij inwoners en ondernemers zelf, anders bij de gemeente en als dat niet gaat bij de provincie. Het samenwerkingsverband voert die taken waarvan een regionale meerwaarde kan worden aangetoond. Daarbij past ook een opdracht de samenwerking op een 'adaptieve wijze' vorm te geven. De maatschappelijke en ruimtelijk-economische ontwikkelingen bepalen hierbij de agenda; de vraagstukken worden op basis van maatwerk aangepakt. De grenzen van de samenwerking liggen niet vast en zijn afhankelijk van de opgave en het netwerk van de stakeholders. Ook hierbij is flexibiliteit wezenlijk.

A stylized graphic of a globe with a white outline and four white tick marks at the top, bottom, left, and right. The globe is filled with a dark green color. The word "AGENDA" is written across the globe in a bold, black, sans-serif font, with the letters arranged in two columns: A G, E N, D A.

**AG
EN
DA**

De geformuleerde speerpunten vertalen wij in dit hoofdstuk in een praktische agenda voor de Regio Groningen-Assen. Dat gebeurt tegen de achtergrond van wat eerder werd opgemerkt over een resultaatgerichte regionale samenwerking (aanpak anno 2013, actie op het niveau waar de actie primair thuishoort, een efficiënte en flexibele organisatie). Ook geven wij aan op welke wijze de bestuurlijke organisatie van de Regio Groningen-Assen toegesneden wordt op het vormgeven aan deze agenda.

3

Uitvoerings- agenda Regio Groningen-Assen 2013 e.v.

Hoogkerk

Nieuw transferium bij
busstation in Hoogkerk.

In hoofdstuk 2 zijn de inhoudelijke speerpunten geformuleerd waarop de samenwerkende partijen in de Regio zich zullen gaan richten. Hieronder maken wij deze speerpunten concreet in een uitvoeringsagenda voor de komende jaren. **Daarbij brengen wij onderscheid aan tussen wat de Regio Groningen-Assen zelf zou moeten oppakken ('RGA doet') en wat zij van anderen verwacht ('RGA agendeert').**

Deze coördinerende of stimulerende rol die het samenwerkingsverband kan spelen, kan verschillen al naar gelang het onderwerp. Die agendering richt zich zowel naar binnen (naar bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheden in de regio) als naar buiten, waarbij voor het schaalniveau van Noord-Nederland vooral de organisatie van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) een belangrijke partner zal zijn.

RG DOET:

- Economisch Platform faciliteren (vb. versterken ondernemerschap, aansluiting starters en jonge innovatieve ondernemers). Uitkomsten van het Platform kunnen leiden tot gerichte regionale acties op het economisch terrein van de regio.

RG AGENDEERT:

- Nieuwe economie vraagt om variatie in werkplekken bij bestaande en mogelijk nieuwe locaties.
- Externe bereikbaarheid van de regio en de verbinding met andere economische kerngebieden.
- De regio Groningen-Assen in beeld als gezonde middelgrote stadsregio (agendering bij SNN, in Den Haag en in Europa).

3.1 Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

Economie is altijd een resultaat van samenwerking. Ondernemers werken met risicodragend vermogen aan het realiseren van rendement en het creëren van nieuwe banen. Het onderwijs zorgt voor goed gekwalificeerd personeel. De overheid zorgt voor de infrastructuur en gebiedsinrichting, het wettelijk kader en een basisvangnet voor inkomen en stimulerende maatregelen. Als aanjager van de economische ontwikkeling zien wij een rol weggelegd voor het nieuwe Economisch Platform.

Het bedrijfsleven hebben wij gevraagd te komen met een innovatie- en investeringsagenda. Het bedrijfsleven brengt daarmee nieuw elan voor de marktorientatie van de regio. Het doel van die agenda is om via samenwerkingsverbanden, (nieuwe) markten en sectoren binnen het bereik van het midden- en kleinbedrijf van de regio te brengen. De innovatie- en investeringsagenda wordt binnen het Economisch Platform afgestemd met de overheid en het onderwijs. Uit de ervaringen in de regio's Twente en Eindhoven hebben wij lering getrokken; de inhoud en aanpak is maatwerk en passend bij onze regio. Samenwerking door het bedrijfsleven is in onze regio niet vanzelfsprekend. Bovendien is de aansluiting in de regio met de kansrijke economische sectoren zwak. De focus moet in de regio dan ook liggen op het verbinden van mensen en bedrijven (bestaand en nieuw, groot en klein) met deze kansrijke sectoren. In combinatie met de kennis en het innovatievermogen bij de RUG, hogescholen, ROC's en andere instellingen, mondt dat uit in concrete nieuwe activiteiten en meer banen in onze regio voor de komende jaren.

Voor sommige activiteiten geldt dat de regio de juiste maat en schaal heeft om tot succesvolle uitvoering te komen. Andere acties, bijvoorbeeld die een relatie hebben met Den Haag en Europa, kunnen beter door SNN worden opgepakt.

Voor de regio blijft de taak weggelegd de gemaakte afspraken over de bestaande en eventuele nieuwe locaties voor bedrijfshuisvesting te monitoren en waar nodig de afstemming te actualiseren. Voor een compleet aanbod aan werklocaties in de regio is dat niet genoeg. De nieuwe economie vraagt ook een grotere variatie in werklocaties dan de huidige, vaak eenvormige en monofunctionele werkmilieus. Hergebruik van gebouwen zal daarbij een belangrijke rol spelen.

De regio dient daarnaast als vestigingsregio positief in beeld te blijven, met waardering voor zowel het woon- als het werkklimaat. Waar mogelijk sluiten wij aan bij de profilering van relevante organisaties en bestaande communicatie- en marketingkanalen.

De externe bereikbaarheid van onze regio en de verbondenheid met andere economische kerngebieden via het hoofdwegenet, het spoor en door de lucht (GAE) is hoofdzakelijk het aandachtsgebied van het SNN.

Haren

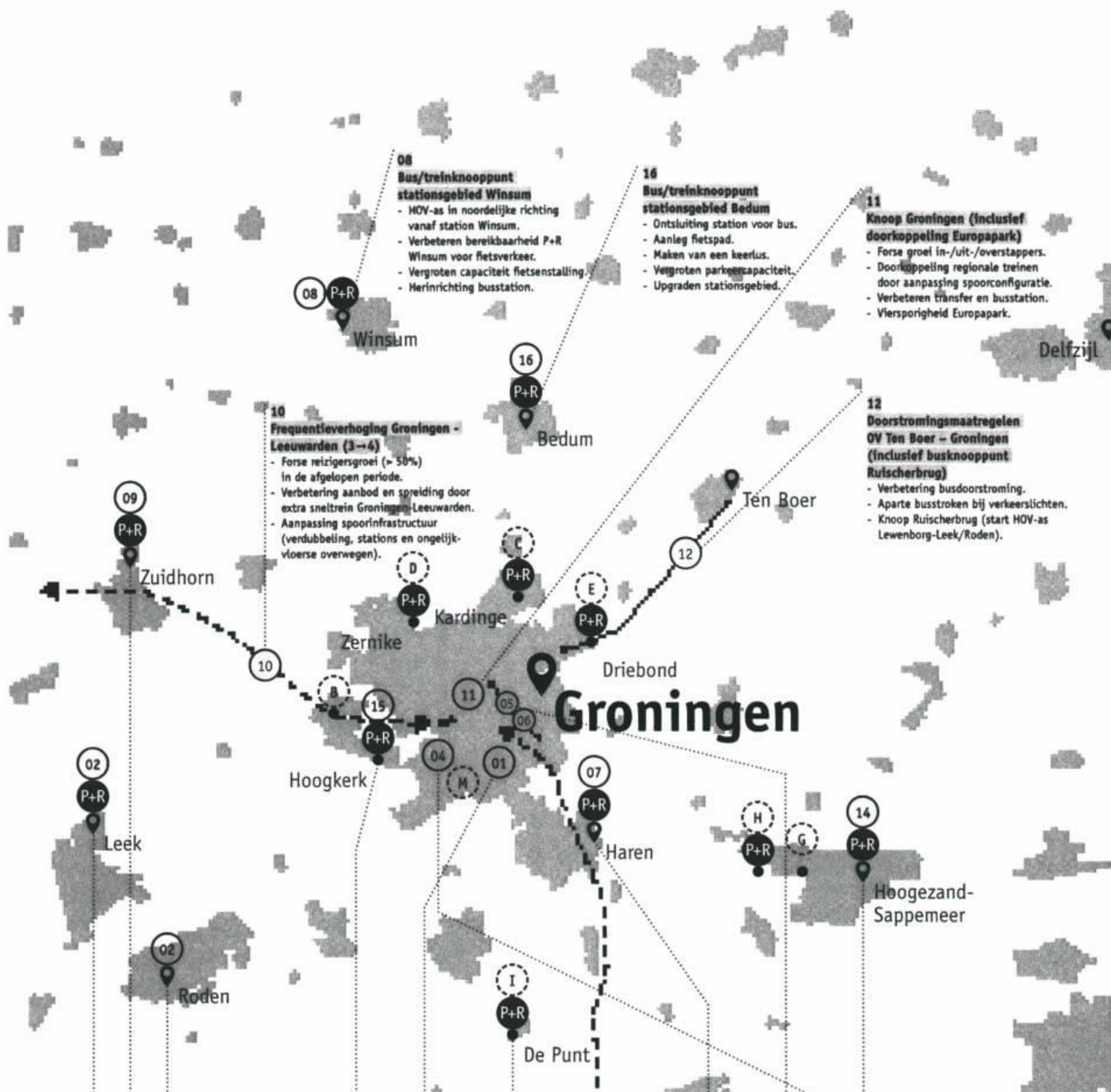
Drukke bij de bushalte op het transferium in Haren, naast de A28.



OVER- ZICHTS KAAART

Basispakket en Pakket P+R/ OV-knooppunten

Regio Groningen - Assen





3.2 De interne samenhang versterken

Voor een goed functionerende regio is een compleet en divers aanbod aan woon- en werkmilieus nodig, waaronder ook hoogwaardige (culturele) voorzieningen en onderwijsmogelijkheden. Over de aanpak en afstemming daarvan hebben wij inmiddels regionale afspraken gemaakt, die hoofdzakelijk gemonitord hoeven te worden. In regioverband moeten wij alert reageren op nieuwe ontwikkelingen en kansen voor de regio. Deze kunnen eventueel leiden tot aanpassing en aanvulling van het afsprakenkader.

De interne bereikbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling. Hier ligt een actieve rol voor de samenwerkingsorganisatie RGA zelf. De aandacht en cofinanciering moet zich richten op het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van P+R-voorzieningen en van Fietsroute Plus.

De bereikbaarheidsstrategie van de regio is gericht op het bereikbaar houden van de economische toplocaties, waaronder de kennisconcentraties, de zorgvoorzieningen, en Groningen Airport Eelde.

Parallel aan de actualisatie van de regiovisie is de Netwerkanalyse van 2006 geactualiseerd. Uit de analyse blijkt dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen succesvol is geweest. Zij is nog steeds stevig genoeg

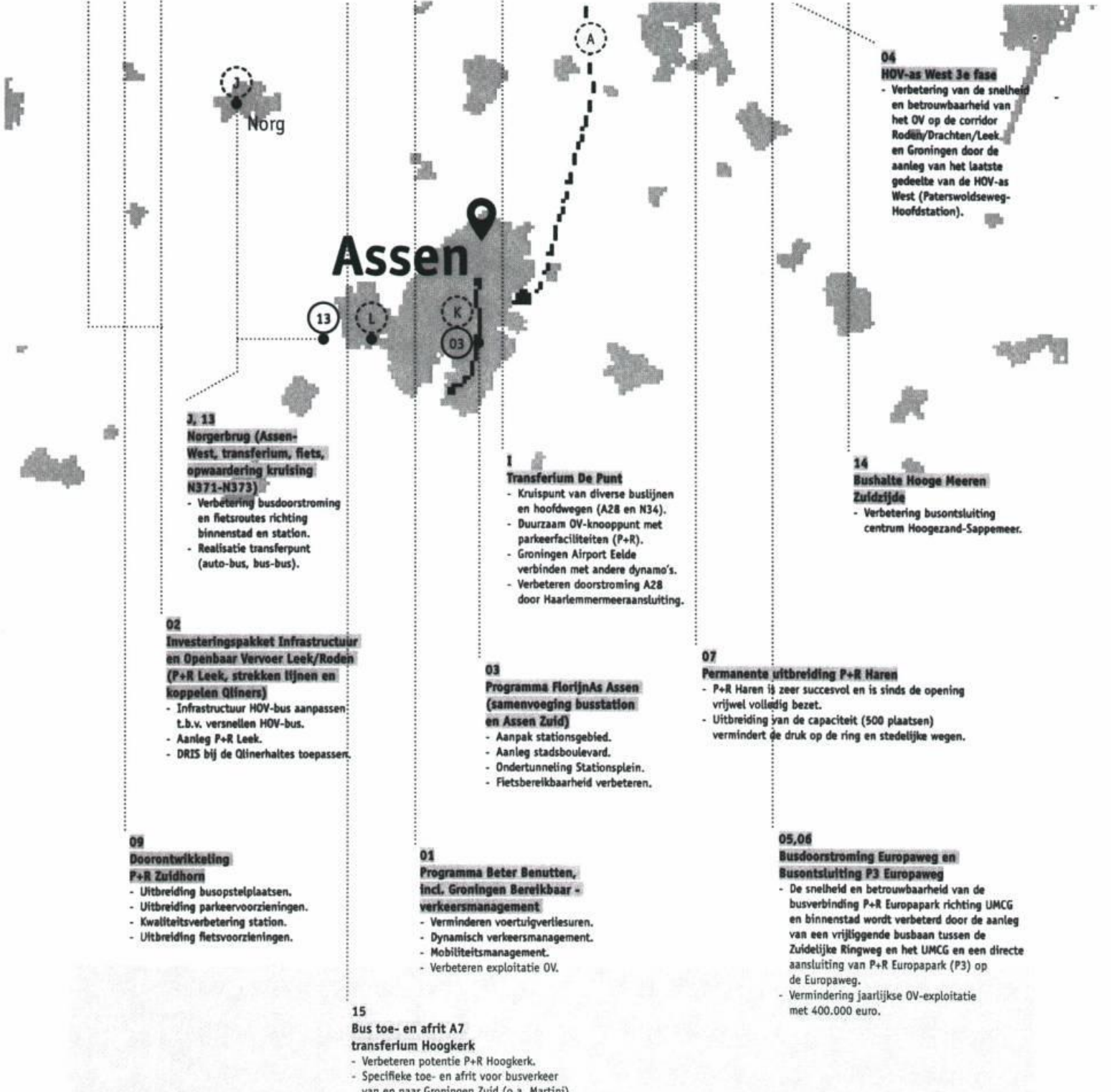
om uiteenlopende ontwikkelingen en trends op te kunnen vangen zodat de regio bereikbaar blijft. Op onderdelen verdient de strategie wel extra accenten. Blijvend uitgangspunt is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoerssysteem voor auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. Op basis van de bereikbaarheidsstrategie is een bereikbaarheidsprogramma 2013-2020 opgesteld. Aan het Basispakket bereikbaarheid, met investeringen HOV-assen, OV-knooppunten en P+R, wordt vanuit het regiofonds 62 miljoen euro bijgedragen. Op 14 juni 2013 heeft de Stuurgroep besloten het besluit over de Netwerkanalyse met bijbehorende bijlagen als voorlopig besluit voor te leggen aan raden en Staten. Op bladzijde 33 van dit rapport zijn in drie tabellen de betreffende projecten met bijbehorende financiering nader weergegeven. Daarnaast zorgen de provincie en gemeente Groningen voor de financiering van nieuwe projecten om de regio en de stad via de HOV-structuur met elkaar te verbinden. Zij zorgen ook voor auto-gerelateerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Ook het Rijk is partner in de regionale bereikbaarheid. Met het programma Beter benutten wordt door Rijk en regio de komende jaren gezamenlijk fors geïnvesteerd in het zo goed mogelijk benutten van de bestaande vervoersinfrastructuur.

RG DOET:

- Monitoring van woningbouw, werklocaties en mobiliteitsontwikkeling.
- Het bereikbaar houden van de economische toplocaties in de Regio Groningen-Assen, waaronder de kennisconcentraties, de zorgvoorzieningen, en Groningen Airport Eelde.
- Versterken van de HOV-structuur van de regio, inclusief OV-knooppunten en P+R-locaties.
- Uitvoeren van het programma Beter Benutten, waarbij het gaat om het beter benutten van bestaande infrastructuur.

RG AGENDEERT:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van de regio voor auto, OV en fiets. Stimuleren van mobiliteits- en verkeersmanagement.
- Vergroten van de variatie aan woonmilieus en werklocaties.



13
Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
 - Verbetering busdoorstroming en fietsroutes richting binnenstad en station.
 - Realisatie transferpunt (auto-bus, bus-bus).

02
Investeringspakket Infrastructuur en Openbaar Vervoer Leek/Roden (P+R Leek, strekken lijnen en koppelen Qliners)
 - Infrastructuur HOV-bus aanpassen t.b.v. versnellen HOV-bus.
 - Aanleg P+R Leek.
 - DRIS bij de Qlinerhaltes toepassen.

09
Doorontwikkeling P+R Zuidhorn
 - Uitbreiding busopstelplaatsen.
 - Uitbreiding parkeervoorzieningen.
 - Kwaliteitsverbetering station.
 - Uitbreiding fietsvoorzieningen.

I
Transferium De Punt
 - Kruispunt van diverse bustijnen en hoofdwegen (A28 en N34).
 - Duurzaam OV-knooppunt met parkeerfaciliteiten (P+R).
 - Groningen Airport Eelde verbinden met andere dynamo's.
 - Verbeteren doorstroming A28 door Haarlemmermeeraansluiting.

03
Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)
 - Aanpak stationsgebied.
 - Aanleg stadsboulevard.
 - Ondertunneling Stationsplein.
 - Fietsbereikbaarheid verbeteren.

01
Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement
 - Verminderen voertuigverliesuren.
 - Dynamisch verkeersmanagement.
 - Mobiliteitsmanagement.
 - Verbeteren exploitatie OV.

15
Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
 - Verbeteren potentie P+R Hoogkerk.
 - Specifieke toe- en afrit voor busverkeer van en naar Groningen Zuid (o.a. Martini).

04
HOV-as West 3e fase
 - Verbetering van de snelheid en betrouwbaarheid van het OV op de corridor Roddigh/Drachten/Leek en Groningen door de aanleg van het laatste gedeelte van de HOV-as West (Paterswoldseweg-Hoofdstation).

14
Bushalte Hooge Meerens Zuidzijde
 - Verbetering busontsluiting centrum Hoogezand-Sappemeer.

07
Permanente uitbreiding P+R Haren
 - P+R Haren is zeer succesvol en is sinds de opening vrijwel volledig bezet.
 - Uitbreiding van de capaciteit (500 plaatsen) vermindert de druk op de ring en stedelijke wegen.

05,06
Busdoorstroming Europaweg en Busontsluiting P3 Europaweg
 - De snelheid en betrouwbaarheid van de busverbinding P+R Europapark richting UMCG en binnenstad wordt verbeterd door de aanleg van een vrijliggende busbaan tussen de Zuidelijke Ringweg en het UMCG en een directe aansluiting van P+R Europapark (P3) op de Europaweg.
 - Vermindering jaarlijkse OV-exploitatie met 400.000 euro.

PROJECTEN UIT HET BASISPAKKET MET BIJDRAGE UIT HET REGIOFONDS

P+R/OV KNOOPPUNTEN ZONDER BIJDRAGE UIT HET REGIOFONDS

- 01 Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement
- 02 Investeringspakket Infrastructuur en Openbaar Vervoer Leek/Roden (P+R Leek, strekken lijnen en koppelen Qliners)
- 03 Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)
- 04 HOV-as West 3e fase
- 05 Busdoorstroming Europaweg
- 06 Busontsluiting P3 Europaweg
- 07 Permanente uitbreiding P+R Haren
- 08 Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum
- 09 Doorontwikkeling P+R Zuidhorn

- 10 Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden (3-4)
- 11 Knoop Groningen (inclusief doorkoppeling en viersporigheid Europapark)
- 12 Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (incl. busknooppunt Ruischerbrug)
- 13 Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
- 14 Bushalte Hooge Meerens Zuidzijde
- 15 Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
- 16 Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum

- A Frequentieverhoging trein Groningen-Assen (4 -> 6)
- B Studie naar haalbaarheid Station Hoogkerk
- C Transferium Kardingse
- D P+R Zermike
- E P+R Driebond
- F Kwaliteitsmaatregelen P+R (niet op kaart aangegeven)
- G Knoop Hoogezand-Sappemeer
- H P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer
- I Transferium De Punt inclusief aansluiting A28
- J Busstation Norg
- K Infra-ontsluiting busstation Assen
- L Busaansluiting Kloosterveen Assen
- M Toegankelijkheid bushaltes Groningen

RGGA DOET:

- Inzetten op regionale projecten ter versterking van gebiedskwaliteit en meerwaarde voor woon- en werkmilieus en recreatie en toerisme.
- Behoud en ontwikkeling van de regionale parels (Natura 2000, Nationaal landschap en Landgoederen).
- Een geactualiseerd woningbouw- en bedrijventerreinprogramma.

RGGA AGENDEERT:

- Actieve herstructurering en transformatie van verouderde delen van de bestaande voorraad aan woningen, bedrijfsterrinen en -panden en winkels.
- Uitvoering van regionale landschapsprojecten.
- Aandacht voor verrommeling.

3.3 De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

De steden moeten zich verder kunnen ontwikkelen als centra voor werk, onderwijs en voorzieningen. Over wat daarvoor nodig is op het gebied van werken, bereikbaarheid en woningbouw is bij de voorgaande speerpunten al stilgestaan. Meer dan voorheen moeten wij aandacht hebben voor de kwaliteit van de bestaande gebouwde omgeving en dan vooral voor de herstructurerings- en transformatieopgave.

Het landelijk gebied moeten wij als erfgoed, vitaal platteland en recreatief gebied (Nationaal Landschap; stedelijke recreatie) met economisch draagvlak in stand houden en verder ontwikkelen. Cultureel en landschappelijk erfgoed kunnen daarbij als parels ter profilering van de regio ingezet worden. Het Kwaliteitsteam beredeneert waarom het gevarieerde landschap van Groningen-Assen een werkelijk 'unique selling point' van de regio is (2012, p. 25). Het belang van het landschap voor welzijn en welvaart benadrukken wij waarbij we op een meer offensieve manier gebruik maken van die eigenschappen. Het huidige programma Regiopark gaan wij inhoudelijk ombuigen naar regionale landschapsprojecten, waarbij centraal zal staan de toegevoegde waarde voor het versterken van de gebiedskwaliteit van de regio en het benutten van de economische kansen voor recreatie en toerisme. Uitvoering van de landschapsopgaven zelf is een verantwoordelijkheid van de provincies, in samenwerking met gemeenten en andere organisaties.

4 Bestuurlijk overleg Regio Groningen- Assen

De primaire rol van het regionale samenwerkingsverband RGA is het faciliteren van de politiek-bestuurlijke afstemming rond de regionale agenda en het verstrekken van co-financiering of subsidie voor regionale projecten. De uitvoerende rol ligt zo veel mogelijk bij de deelnemende partijen. De nieuwe overlegstructuur is ingericht op deze rolopvatting en de actuele inhoud. De uitwerking van de speerpunten/themas vindt plaats via bestuurlijke opdrachten inclusief de financiering.

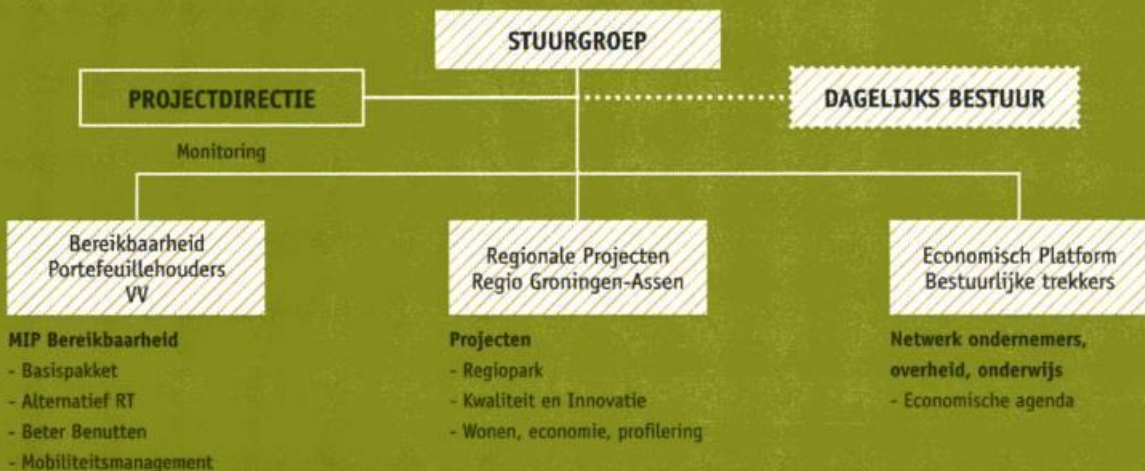
Onlanden

Vanaf de dijkerbank kijk je uit op de Onlanden, een nieuw natuurgebied in de kop van Drenthe.

Overlegstructuur (huidig)



Overlegstructuur (nieuw)



4.1 Organisatorische maatregelen

- De Stuurgroep blijft opdrachtverlener en het belangrijkste sturingsorgaan (frequentie 4 à 5 keer per jaar). Ze doet dit op basis van eenduidig geformuleerde projectopdrachten en -plannen. Aanvullende activiteiten en projecten worden door de Stuurgroep via een jaarprogramma geaccordeerd.
- Raden en Staten nemen kennis van het meerjareninvesteringsprogramma, de begroting en het jaarprogramma en worden daarnaast middels regiobijeenkomsten geïnformeerd.
- Het Dagelijks Bestuur krijgt een rol op afroep als bestuurlijk voorportaal / taskforce voor specifieke interventies en als de voorbereiding van de Stuurgroep meer aandacht vraagt.
- Het bestuurlijk treffen op inhoudelijke portefeuilles blijft gefaciliteerd en wordt waar mogelijk gecombineerd (2 keer per jaar, niet geformaliseerd).
- Het portefeuillehoudersoverleg Bereikbaarheid blijft bestaan. De overlegstructuur werkt uit in hoeverre er maatregelen mogelijk zijn die de efficiëntie en effectiviteit ten goede komen.
- De uitvoering van regionale projecten wordt aangestuurd door bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemers, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- Het programma Economie vervangen wij door het Economisch Platform.
- De programma's Regiopark en Wonen integreren wij in de pijler Regionale projecten.
- Definiëring wat onder Regionale Projecten moet worden verstaan, evenals het vaststellen van een nieuw beoordelings- en spelregelkader vindt door de Stuurgroep plaats.



- De projectdirectie behoudt haar adviserende rol, signaleert relevante (beleids)ontwikkelingen en coördineert de inzet van menskracht.
- Aanvullende activiteiten in het economische domein organiseren wij voor zover mogelijk via de bestaande structuren van SNN, provincies en de gemeenten Groningen en Assen, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- Projecten waarbij natuur en/of waterontwikkeling voorop staat, worden binnen de bestaande structuren van de provincies uitgevoerd, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De monitoring wordt georganiseerd via de deelnemers (nog te bepalen), onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De profilering wordt georganiseerd via de bestaande structuren voor regio- en stadsmarketing, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep.
- De ondersteuning in kwaliteit en innovatie wordt gefaciliteerd vanuit de deelnemende organisaties, onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep. Zo nodig kan op projectbasis externe expertise worden ingeschakeld. Een nadere uitwerking hiervan vindt na de zomer 2013 plaats.
- Het Convenant 2004 RegioVisie Groningen-Assen 2030 wordt op de nieuwe situatie aangepast.
- Het programmabureau RGA wordt in omvang, bezetting en huisvesting aangepast aan de geactualiseerde inhoud en financiën. Onafhankelijkheid en kwaliteit zijn daarin de twee kernbegrippen.

Nienoord

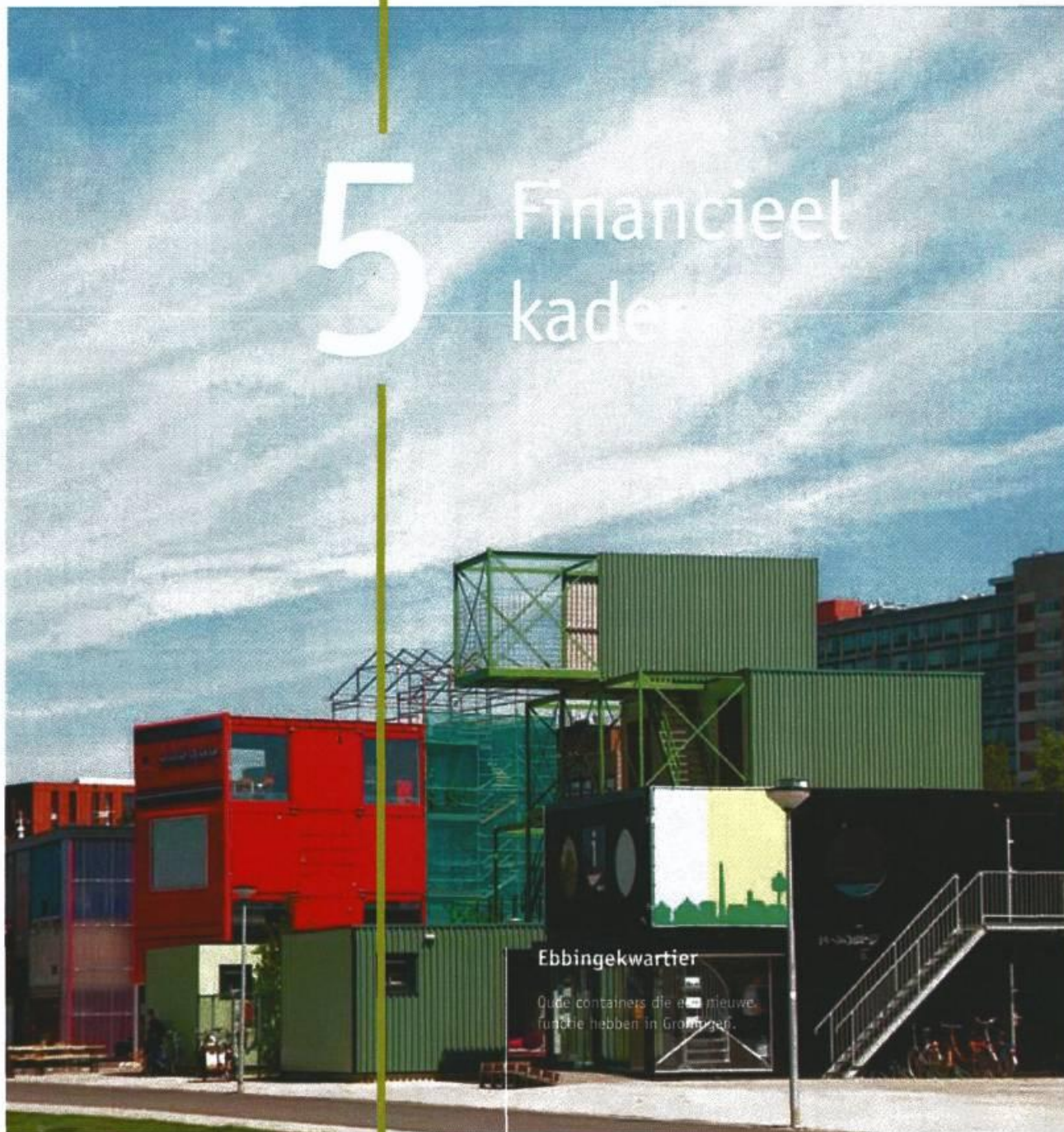
De borg Nienoord op landgoed Nienoord.

5 Financieel kader

De veranderde financiële context is een gegeven. De opgave is altijd om op de meest efficiënte manier met menskracht en middelen om te gaan en om organisaties aan te passen aan de actuele uitdagingen.

Onze uitdaging voor de komende periode is om resultaat te blijven behalen met minder middelen, aangezien de individuele bijdrage wordt verlaagd en de financiering voor nieuwe projecten onzeker is. De Regio bereikt dat met een agenda die zich richt op speerpunten (minder breed ingestoken dan in het verleden) en een heldere opdracht om efficiënt en effectief te werken. Om adequaat in te spelen op nieuwe ontwikkelingen of opgaven, gaat de samenwerking en de bijbehorende overlegstructuur zich kenmerken door een adaptieve en flexibele benadering. Daar hoort een herkenbare, maar slankere uitvoeringsorganisatie bij, die het vuur van de samenwerking brandend houdt en bij nieuwe kansen actie organiseert en mobiliseert.

“Onze uitdaging voor de komende periode is om resultaat te blijven behalen met minder middelen.”



Financieel meerjarenperspectief Regio Groningen-Assen

LASTEN	2013-2020	BATEN	2013-2023
Bestaande verplichtingen in hethuidige MIP:			
- Substantiële projecten		Saldo Regiofonds 2013	27,7
- Compensatiegelden			
- Bereikbaarheid			
- Kleine regionale projecten			
- Regiopark (8,9)			
- Programmabureau 2013			
Sub totaal	30,9		
		Gemeente Groningen	10
		Bijdragen deelnemers (nieuw)	72,9
Na actualisatie (nieuw beleid):			
Bereikbaarheid (Basispakket netwerkanalyse)	62		
Economie	1,2		
Regionale Projecten	8		
Innovatie	4		
Organisatiekosten, incl. het Programmabureau	4,5*		
Totaal	110,6		110,6

Financieel meerjarenperspectief Regio Groningen-Assen X 1.000.000

* E.e.a. is afhankelijk van de uitwerking naar een vernieuwd Programmabureau

Bezuinigingsmaatregelpakket (ten opzichte van de RGA begroting 2012)

Taakstelling Regionale Projecten (voorheen Begroting Regiopark)	30% (= € 3,4 mln)
Taakstelling Economie (voorheen Begroting Economie, wonen, profilering)	80% (= € 4,4 mln)
Organisatiekosten, incl. het Programmabureau*	PM*
Schrappen van de Regiotram uit het Regiofonds	33 mln)

- Nu harde verplichtingen en toezeggingen worden nagekomen, zijn de bezuinigingsmaatregelen uitsluitend toepasbaar in de zgn. vrije ruimte (Begroot 2013-2020 minus Verplichtingen = vrije ruimte). Binnen deze vrije ruimte vinden bovengenoemde taakstellende bezuinigingsmaatregelen plaats.
- De uitwerking van de bezuinigingsmaatregel op grond van het Financieel Meerjarenperspectief dient plaats te vinden in het vernieuwde -en nog op te stellen- Meerjaren Investeringsprogramma (2013-2020).

5.1 Financiële maatregelen

- De jaarlijkse bijdrage van de deelnemers wordt verlaagd met 30% ten opzichte van de oorspronkelijke bijdrage. Deze orde van grootte wordt noodzakelijk geacht, gelet op de sterk verslechterende financiële positie van vooral de gemeentelijke deelnemers in de RGA.
- De looptijd van de jaarlijkse bijdrage verlengen wij met drie jaar tot en met 2023.
- Ten behoeve van het gewenste kasritme kan voorfinanciering door één van de deelnemers plaatsvinden, dan wel kan fasering in de uitvoering van de projecten (nader) worden afgesproken.
- Bestaande harde verplichtingen en toezeggingen blijven van kracht.
- Voor het investeringsprogramma Bereikbaarheid is tot en met 2020 in totaal € 62 miljoen beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor het basispakket (ambitieniveau 1 bus, NWA RGA).
- Het alternatief voor de Regiotram wordt gefinancierd door de provincie Groningen en de gemeente Groningen (ambitieniveau 2, 3 bus en ambitieniveau 1 trein, NWA RGA).
- Voor het faciliteren van overleg over de regionale economische ontwikkeling via het Economisch Platform RGA is tot en met 2020 per jaar € 150.000 beschikbaar uit het Regiofonds.
- De bestaande verplichtingen uit het Regiopark bedragen € 8,9 miljoen. Voor het investeringsprogramma Regionale Projecten is tot en met 2020 nog eens € 8 miljoen beschikbaar uit het Regiofonds, als cofinanciering voor projecten met een gemeentegrensoverschrijdende betekenis en/of met een bijdrage aan de regionale uniciteit/identiteit. Hiervoor wordt een beoordelingskader uitgewerkt.
- In het Regiofonds reserveren wij in totaal € 4 miljoen voor nieuwe en adaptieve opgaven (ook buiten de traditionele onderwerpen). Hiervoor wordt een spelregelkader uitgewerkt.
- Binnen de gestelde randvoorwaarden en (financiële) uitgangspunten wordt het huidige programmabureau RGA herijkt. Hiervoor wordt bij een externe partij een uitwerkingsopdracht uitgezet.

6 Vervolg en planning

2 september

Plenaire bijeenkomst voor raads- en statenleden.

9 september

Geactualiseerde regiovisie aanbieden aan raden en staten door de Stuurgroep.

Oktober

Behandeling in raads- en statencommissies.

November/December

Besluitvorming in raden en staten.

December/Januari

Vaststelling van de geactualiseerde regiovisie door de Stuurgroep.

“Samen willen we werken aan een sterke regio waarin een half miljoen mensen met veel plezier kunnen blijven wonen, werken en leven.”

Noorderplantsoen

Noorderzon Performing Arts Festival Groningen is een groot internationaal festival in het Noorderplantsoen met o.a. theater, muziek, dans en beeldende kunst.

Noorderzon 2010 © Pierre Bonard

Basispakket (versie 3 juni 2013)

PROJECT		GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP HOV/ TRANSFERIA	RSP OVERIG	OVERIG
	Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement	2012-2014	€ 15.800.000	€ 2.700.000			€ 13.100.000
Kolibri 19 / RSP06/23/24	Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Qliners	2013-2016	€ 12.000.000	€ 3.600.000	€ 3.300.000		€ 5.100.000
Kolibri 02/03 (relatie met RSP 22)	Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)	2013-2018	€ 155.000.000	€ 13.400.000		€ 110.000.000	€ 31.600.000
Kolibri 07 / RSP28	HOV-as West 3e fase	2014-2016	€ 12.000.000	€ 2.600.000	€ 3.380.000		€ 6.020.000
Kolibri 48 / RSP18	Busdoorstroming Europaweg	2013	€ 5.000.000	€ 500.000			€ 4.500.000
Kolibri 49	Busontsluiting P3 Europaweg	2013	€ 3.000.000	€ 900.000			€ 2.100.000
Kolibri 23b / RSP02	Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren	2014	€ 4.450.000	€ 250.000	€ 2.500.000		€ 1.700.000
Kolibri 14 / RSP13	Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	2014-2016	€ 2.300.000	€ 650.000	€ 1.150.000		€ 500.000
Kolibri 15 / RSP05	Doorontwikkeling P+R Zuidhorn	2012-2018	€ 2.700.000	€ 675.000	€ 1.350.000		€ 675.000
Kolibri 22	Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden (3 > 4)	2013-2016	€ 127.000.000	€ 7.000.000		€ 120.000.000	-
Kolibri 34	Knoop Groningen (inclusief doorkoppeling en viersporigheid Europapark	2013-2018	€ 142.000.000	€ 27.000.000		€ 92.000.000	€ 23.000.000
Kolibri 28	Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerburg)	2015	€ 1.920.000	€ 960.000			€ 960.000
Kolibri 31 / RSP07 (relatie met RSP 25)	Norgerbrug (Assen West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)	2017	€ 10.000.000	€ 1.000.000	€ 2.500.000		€ 6.500.000
Kolibri 46	Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde	2014-2016	€ 35.000	€ 8.750			€ 26.250
RSP19	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk	2014	€ 4.030.000		€ 1.000.000		€ 3.030.000
Kolibri 04 / RSP12	Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum	2013-2016	€ 1.500.000	€ 400.000	€ 600.000		€ 500.000
Totaal			€ 498.735.000	€ 61.643.750	€ 15.780.000	€ 322.000.000	€ 99.311.250
Kolibri 39	Frequentieverhoging Groningen-Assen (4 > 6)	2015	€ 18.000.000				
Kolibri 12	Station Hoogkerk	2016-2020		PM	PM		

P+R & OV Knooppunten (versie 3 juni 2013)

PROJECT		GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP HOV/ TRANSFERIA	OVERIG
RSP 1	Transferium Kardingse	deels 2013-2016	€ 6.500.000		€ 6.500.000	€ 0
RSP 3	P+R Zernike	deels 2013-2016	€ 4.000.000		€ 4.000.000	€ 0
RSP 4	P+R Driebond	deels 2013-2016	€ 2.800.000		€ 1.800.000	€ 0
RSP 9	Kwaliteitsmaatregelen P+R	deels 2013-2016	€ 1.200.000		€ 1.200.000	€ 0
Kolibri 24/25/27/RSP10	Knoop Hoogezand-Sappemeer	2016-2020	PM	PM	€ 7.500.000	€ 0
	P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer		PM	PM		€ 0
RSP08	Transferium de Punt incl. aansluiting A28	2016-2020	€ 20.000.000	PM	€ 6.000.000	€ 2.500.000
RSP17	Busstation Norg	2016-2020	€ 2.500.000	PM	€ 500.000	€ 0
RSP 22	Infraontsluiting busstation Assen	deels 2013-2016	€ 6.400.000		€ 2.000.000	€ 0
RSP 25	Busaansluiting Kloosterveen				€ 1.400.000	€ 0
RSP 26	Infraontsluiting OV-knooppunt Hoogezand				€ 2.500.000	€ 0
RSP 27	Toegankelijkheid bushaltes	deels 2013-2016	€ 3.260.400		€ 200.000	€ 3.060.400
Totaal			€ 40.200.000	€ 0	€ 33.600.00	€ 6.740.000

Fietsprojecten (versie 3 juni 2013)

PROJECT		GEREED	KOSTEN	REGIOFONDS	RSP	OVERIG
Fiets 07	Fietsrouteplus Smilde-Bovensmilde-Assen (= Onderdeel Norgbrug)					€ -
Fiets 11	Fietsroute plus Ten Boer - Groningen	2017-2018	€ 5.000.000	€ 2.000.000		€ 4.000.000
Fiets 12	Fietsroute plus Winsum - Groningen	2017-2018	€ 6.480.000	€ 2.000.000		€ 4.000.000
Fiets 15	Fietsverbinding Assen-West /Messchenveld	na 2020		€ 531.000		€ -
Fiets 13	Snelfietsroute Leek - Groningen	2016-2020	€ 4.000.000			€ -
Fiets 14	Fietsverbinding Meerstad - Groningen Centrum	na 2020		PM		€ -
Fiets 17	Kwaliteitsverbetering bestaand netwerk stad Groningen (aanlanding FRP en bereikbaarheid P+R)	2016-2020	€ 10.000.000			€ -
Totaal			€ 25.480.000	€ 4.531.000	€ 0	€ 8.000.000
Wensenlijst						€ -
	Fietsroute Plus Groningen-Haren-Zuidlaren					€ -
	Fietsroute Plus Groningen-Hoogezand-Sappemeer					€ -
	Fietsroute Assen - Norg	2017	€ 750.000			€ -
	Oversteek Brunlaan Peizerwolde	2015	€ 1.000.000			€ -
	Fietsroute Plus Vries - Zuidlaren	2015	€ 1.000.000			€ -
	Fietsroute Plus Assen-Groningen					€ -

Bijlage



Trends

In onderstaand kader zijn de belangrijkste trends benoemd die relevant zijn voor de regio. Het is voor de Regio van belang haar positie binnen deze inhoudelijke kaders te kiezen. Doublures met andere samenwerkingsverbanden worden daarbij idealiter voorkomen. Het overzicht is gebaseerd op het trendrapport van Berenschot uit 2008, aangevuld met meer actuele inzichten.

Functionele structuur Van verdelen ruimte naar mozaïek van groei en krimp. Minder scherp contrast stad-land door intensiever onderlinge relaties.

Bereikbaarheid Optimalisatie, grotere afstanden, ruimtelijke ontwikkeling bij goed bereikbare knooppunten.

Kwaliteit landschap Van mono-functionele kwaliteit naar kwalitatieve inbedding, functievermenging landelijk gebied, aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtegebrek Van uitbreiding naar reconstructie en slim beheer. Herstructurering en herbestemming, zorgvuldig ruimtegebruik.

Duurzaamheid Regionale aanpassing gevolgen klimaatverandering. Coöperatieve decentrale energievoorziening.

Economische structuur Nadrukkelijke rol in ontwikkeling. Kennisvalorisatie. Opkomst kleinschalig ondernemerschap, kenniswerkers, ketensamenwerking.

Profilering Herkenbaarheid regio, behoefte aan identiteit en branding.

Bevolking Opkomst éénpersoonshuishoudens, vergrijzing en ontgroening.

Leefpatronen Individualisering, netwerkparticipatie en vrijetijdsbesteding.

Overheid Decentralisatie, kerntaken, (regionaal) samenwerkende overheden, publiekprivaat, invloed Brussel.

Internationalisering Internationale netwerken en samenwerking.

Assen

Theater de Nieuwe Kolk.

68,5

2



Zuidhorn

Instappen op het
station Zuidhorn.



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

info@regiogroningenassen.nl
www.regiogroningenassen.nl

9 september 2013



ACTUALISATIE REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN 2013

v1.0

H0V-visie

Bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013
Regio Groningen-Assen



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK





HOV-visie

Bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013 Regio Groningen-Assen

Groningen, 6 september 2013



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

Telefoon: 050 316 4289 (secretariaat)
E-mail: info@regiogroningenassen.nl
Website: www.regiogroningenassen.nl





1.	Inleiding.....	7
2.	Uitgangspunten OV voortvloeiend uit NWA 2013.....	9
3.	Wensbeeld.....	11
3.1	Inleiding.....	11
3.2	Wensbeeld Trein.....	13
3.3	Wensbeeld bus.....	14
3.4	Structurerende werking wensbeeld.....	15
3.5	Quick scan wensbeeld: van wensbeeld naar streefbeeld.....	15
4.	Streefbeeld.....	17
4.1	Inleiding.....	17
4.2	Trein.....	18
4.3	Bus.....	21
4.4	Resultaat streefbeeld per ambitieniveau trein en bus.....	29
5.	Programma 2020.....	33

Bijlage



1. Inleiding



In dit document wordt de HOV-visie van de Regio Groningen-Assen beschreven. Deze visie is een nader uitgewerkte bouwsteen van de Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013. Bij het opstellen van de HOV-visie is rekening gehouden met recente ontwikkelingen, namelijk het niet doorgaan van de spoorverbinding Groningen-Heerenveen, het niet doorgaan van de RegioTram in de stad Groningen en daarmee het niet tot uitvoering kunnen brengen van het concept 'Doorrijden de regio in'.

Actualisatie Netwerkanalyse

Op basis van de Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013 is geconcludeerd dat de bestaande bereikbaarheidsstrategie op hoofdlijnen gehandhaafd kan blijven (POVV, 28/03/2013), maar op een aantal onderdelen extra accenten verdient. Er wordt doorgegaan met investeren in hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten. Een hoogwaardig OV-netwerk (spoor en bus) blijft van groot belang. De OV-bereikbaarheidsstrategie is, met uitzondering van het komen te vervallen van de RegioTram, dan ook niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het Raamwerk Regiorail (2008), dat een uitwerking was van de Netwerkanalyse 2006. Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van de economische toplocaties door middel van een integraal netwerk van (regionaal) spoor en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-assen. Dit wordt aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer, mobiliteitsmanagement en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur. Nieuw ten opzichte van de Netwerkanalyse 2006 is dat meer rekening wordt gehouden met de exploitatie om daarmee het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden.

Uit de geïnventariseerde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt namelijk dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen. De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leeuwarden naar de stad Groningen.

Doelstelling

Het beleid, gericht op een verdere versterking van de HOV-assen en versterking van de OV-knooppunten, verdient continuering om de economische toplocaties binnen de regio goed bereikbaar te houden. Reizigers moeten snel, betrouwbaar en comfortabel kunnen reizen, met aandacht voor de efficiency/kostendekkingsgraad van het Openbaar Vervoer. Concreet betekent dit het versterken van het (regionaal) spoor en HOV-bus, gecombineerd met mobiliteitsmanagement, P+R beleid en DRIS en overige reisinformatie.

HOV-visie

Met deze HOV-visie als bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013 wordt het ingezette beleid gecontinueerd en versterkt. Op basis van een aantal uitgangspunten worden de ambities en



investeringen tegen elkaar afgezet, uiteindelijk resulterend in een samenhangend maatregelenpakket voor het HOV. De nadruk ligt hierbij op de bereikbaarheid vanuit de regio naar de economische toplocaties.

Leeswijzer

In deze rapportage worden allereerst de uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie van de Netwerkanalyse 2013 beschreven en uitgewerkt in ontwerpprincipes voor het Openbaar Vervoer. Op basis van deze uitgangspunten en ontwerpprincipes is een wensbeeld voor het Openbaar Vervoer gecreëerd. Dit ideale wensbeeld is vervolgens teruggebracht naar een meer realistisch streefbeeld. In het wensbeeld is namelijk geen rekening gehouden met benodigde investeringen.

Het realistische streefbeeld is verder opgedeeld in ambitieniveaus die stap voor stap kunnen worden uitgevoerd. Na de beschrijving van het streefbeeld en de bijbehorende ambitieniveaus wordt aangegeven welk ambitieniveau in de periode tot en met 2020 gerealiseerd zal worden. Daarbij wordt getracht om de nieuwe maatregelen, die als alternatief voor de RegioTram binnen de HOV-visie worden opgenomen, zoveel mogelijk voor de start van bouw van de Zuidelijke Ringweg te voltooien. Dit om een deel van het autoverkeer met behulp van het verbeterde Openbaar Vervoer op te kunnen vangen tijdens de ombouw.

2. Uitgangspunten OV voortvloeiend uit NWA 2013

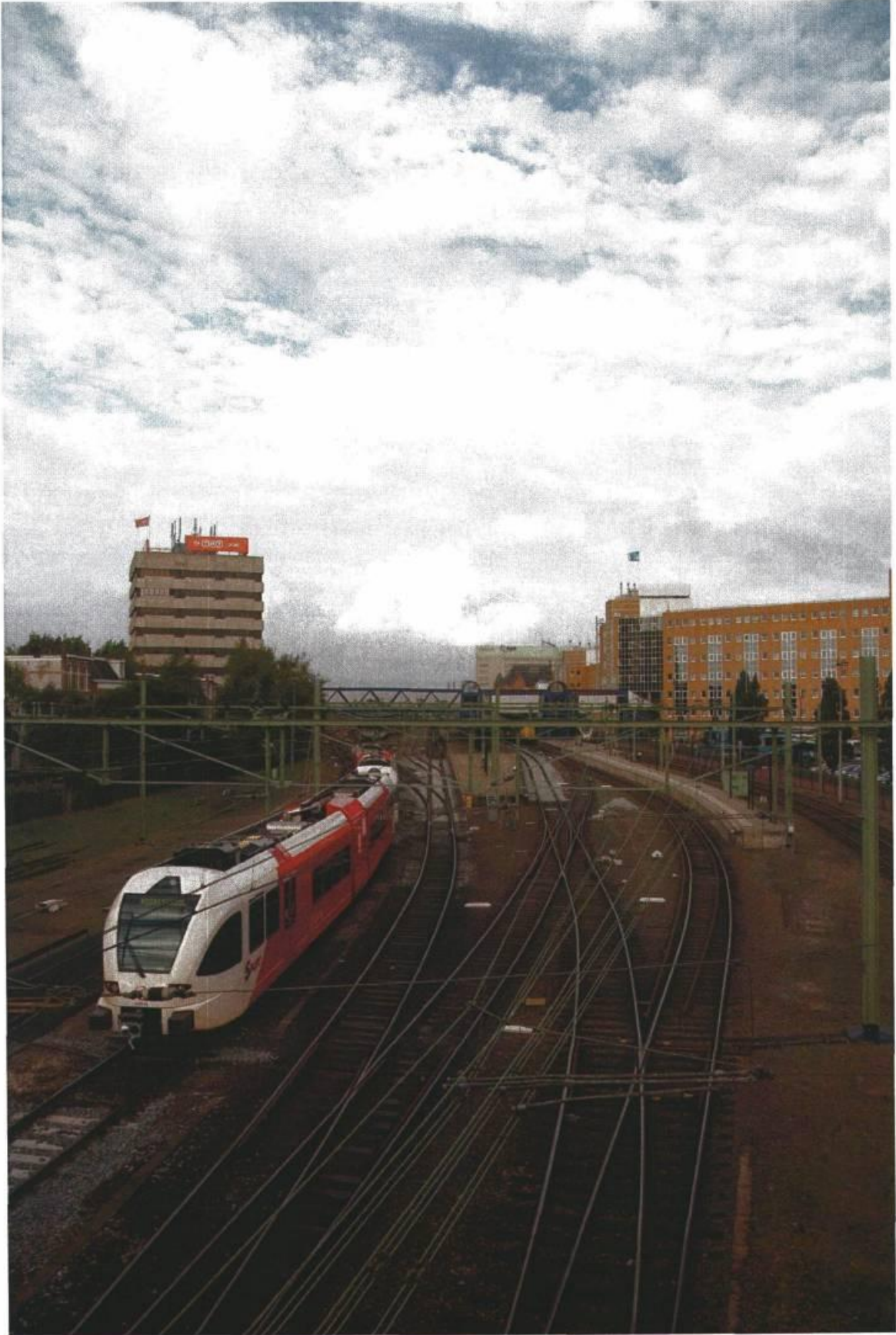


Bij het uitwerken van de HOV-visie is uitgegaan van een aantal relevante uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013, te weten:

- Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio (zie kaartje Toplocaties in bijlage 1). De dynamo's in de stad Groningen en Groningen Airport Eelde worden toegevoegd als toplocatie van de regio.
- De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt gezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.
- Mobiliteitsmanagement, Verkeersmanagement en Beter Benutten wordt ingezet in samenhang met infrastructuur maatregelen.
- De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investerings in auto-infrastructuur blijven nodig bij knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid).
- Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.
- HOV-assen (Rail en Bus) zijn de dragers van het OV-netwerk. Daarbinnen zijn OV-knooppunten van essentieel belang.
- Het sneller en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- P+R's in combinatie met vervolgttransport (bus en fiets) zijn onmisbare schakels in het netwerk.

Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald tot een aantal ontwerpprincipes voor deze HOV-visie:

- Inzetten op HOV-assen en netwerksamenhang in stad en regio:
 - » structuur gaat boven type vervoer.
 - » capaciteit, betrouwbaarheid, exploitatie, ruimtelijke economische kwaliteit en leefbaarheid bepalen type vervoer.
- Het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt, en logisch voor de reiziger.
- De regio wordt verbonden met de economische toplocaties (koppeling) middels spoor waar dat aanwezig is en via HOV-assen per bus waar geen spoor ligt. Deze ruimtelijk-economische structuur van P+R/HOV-assen vormt de ruggengraat van het OV, dat wil zeggen:
 - » koppeling P+R aan economische toplocaties via HOV-assen;
 - » koppeling van P+R's via HOV-assen, door het centrum van de stad, aan elkaar;
 - » trein als verdeler over de stad.
- HOV-assen aansluiten op stations in de stad, belangrijke overige OV-knooppunten en de P+R's.
- Versnellen naar grotere afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) en verdichten op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren).
- Uitgaan van de kracht van het Openbaar Vervoer. Dus waar mogelijk HOV-assen aan elkaar koppelen, waardoor doorgaande verbindingen worden gecreëerd en zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen rechtstreeks dan wel met één overstap worden bediend.
- Het systeem moet flexibel/schaalbaar zijn. Het HOV-systeem moet toekomstbestendig zijn, zowel qua infrastructuur (bogen, fundering, kunstwerken, als voertuigen (aandrijving, etc).



3.1 Inleiding

Zoals in de inleiding reeds aangegeven, is als eerste stap bekeken wat het wensbeeld is bij de ontwerpprincipes. Daarbij is geen rekening gehouden met benodigde financiële middelen.

Basisprincipe

Het **basisprincipe** van het wensbeeld is dat regio en stad, de economische toplocaties en de belangrijke OV-knooppunten (inclusief P+R-locaties) verbonden worden via HOV-assen (spoor en bus). Dit vormt de ruggengraat van het regionaal Openbaar Vervoer. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van HOV-assen via OV-knooppunten en P+R-locaties waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak rechtstreeks, maar in principe met maximaal één overstap). Net als bij de doorkoppeling van de regionale treinen resulteert ook de koppeling op de HOV-assen van regionale bussen aan stadsbussen in verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van het Openbaar Vervoer verhoogd waardoor naar verwachting meer mensen kiezen voor het Openbaar Vervoer naar de stad. Dit is goed voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad en regio.

Type vervoer

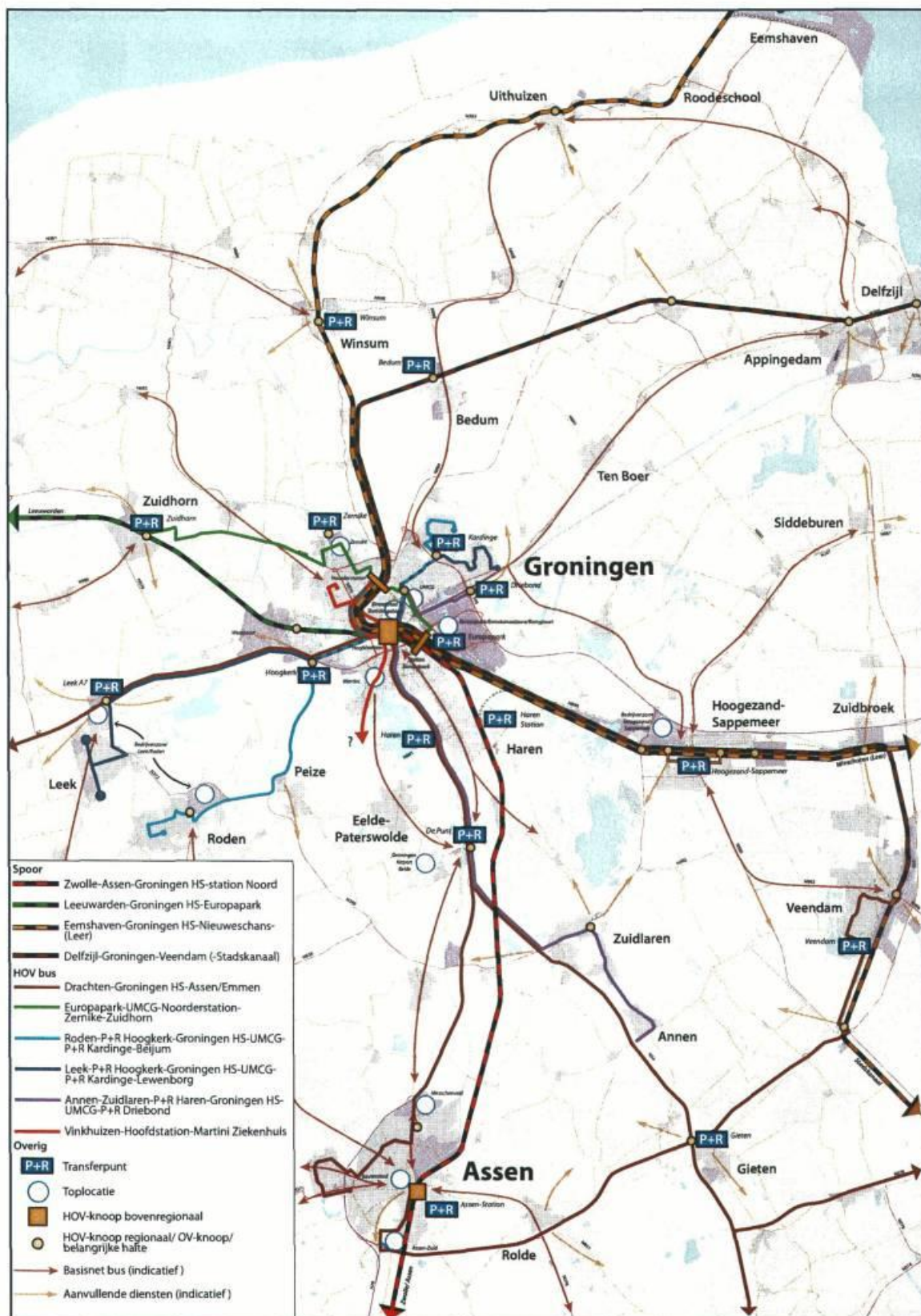
Daarnaast moet het OV-systeem samenhangend, efficiënt, effectief, logisch en begrijpbaar zijn, resulterend in extra reizigers en verbetering van de ruimtelijke economische structuur en de leefbaarheid. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency/kostendekkingsgraad van het Openbaar Vervoer om het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden. Dit kan worden bereikt door de gefaseerde en modaliteitsonafhankelijke ontwikkeling van de HOV-assen met hoge kwaliteit en hoge frequentie. Dit netwerk van HOV-assen moet gezien worden als een structuur. Het type vervoer op deze assen wordt bepaald door betrouwbaarheid, ruimtelijke economische structuur, vervoerswaarde en leefbaarheid (structuur gaat boven type vervoer). Hierbij is het van belang dat nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstbestendig is.

Exploitatie

Het netwerk koppelt daarnaast nagenoeg alle economische toplocaties aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio. Door de invoering van deze HOV-assen in combinatie met het onderliggende OV-netwerk kan er voor worden gezorgd dat alle relaties in de regio in principe maximaal één overstap hoeven te maken om bij de belangrijkste locaties in de stad te komen.

Betrouwbaar en snel

Op de HOV-assen wordt een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk gemaakt. Op deze HOV-assen krijgt het Openbaar Vervoer dan ook prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen.



Wensbeeld

Ook zal het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd worden om de aantrekkelijkheid voor reizigers te vergroten, met meer comfort in de voertuigen, meer comfort op de haltes en met dynamische reisinformatie.

Structuur en ontwerpprincipes

Bij de vormgeving van het wensbeeld zijn de ontwerpprincipes vertaald in een structuur/lijnvoering waarbij de trein als ruggengraat geldt. En daar waar geen trein aanwezig is, wordt ingezet op HOV-assen per bus. In het wensbeeld zijn de belangrijkste bestemmingen (in elk geval de economische toplocaties) zoveel mogelijk met maximaal één overstap bereikbaar. Hier is op de volgende wijze invulling aan gegeven:

- Alle treinen bedienen het Hoofdstation Groningen, station Europapark en station Groningen Noord.
- Vanaf deze stations worden de reizigers middels HOV-assen naar hun bestemming in de stad gebracht. Een uitzondering hierop is de trein van en naar Leeuwarden, deze komt niet bij station Groningen Noord.
- De P+R's worden ontsloten via de HOV-assen, zodat deze reizigers in elk geval de binnenstad kunnen bereiken zonder extra overstap.
- De trein vervangende HOV-assen vanuit de regio komen allemaal samen op het knooppunt UMCG Noord. Twee van deze lijnen gaan ook door de binnenstad.

Dit levert het volgende wensbeeld op zoals te zien op pagina 12.

3.2 Wensbeeld Trein

Corridor Noord & Oost

Het wensbeeld gaat voor trein uit van de doorkoppeling van de treindiensten Roodeschool/Delfzijl naar Veendam/Winschoten (Leer). Hierdoor is het mogelijk om met deze treinen alle drie de stations in de stad Groningen te bereiken. Afhankelijk van de bestemming in de stad kan de reiziger dan bepalen welk station het handigst is om over te stappen op het onderliggend OV-netwerk. Dit is conform het eerder vastgestelde Raamwerk RegioRail.

Corridor West

De trein uit Leeuwarden is in het wensbeeld doorgetrokken naar Groningen-Europapark. Daarmee kunnen de treinen van en naar Leeuwarden twee stations in Groningen bedienen. Een koppeling van deze lijn met station Noord is zeer lastig, vraagt - en grote investering en is vanwege de extra rijtijd voor het grootste deel van de reizigers niet wenselijk. Ook omdat reizigers uit Leeuwarden al met de stoptreinen in Zuidhorn kunnen overstappen op de HOV buslijn Zuidhorn – Zernike – station Noord – UMCG – station Europapark.



Corridor Zuid

In het wensbeeld is verder opgenomen dat de trein uit Zwolle/Assen wordt doorgetrokken naar station Noord. Hiermee kunnen reizigers uit de richting Assen/Zwolle doorrijden naar station Noord, waardoor ze snel en comfortabel naar Zernike kunnen reizen. De overige toplocaties in de stad kunnen vanaf het Hoofdstation en station Europapark met maximaal één overstap bereikt worden.

Generiek

Tevens is in het wensbeeld opgenomen dat de regionale treindiensten volledig geëlektrificeerd zijn.

3.3 Wensbeeld bus

Hierboven is het wensbeeld beschreven van die corridors die bediend worden met een trein. Onderstaand wordt het wensbeeld weergegeven van die HOV-assen waar geen spoor aanwezig is. Deze HOV-assen vormen samen met de trein de ruggengraat van de HOV-structuur.

Doorkoppelen HOV-assen

Het wensbeeld gaat naast de trein uit van drie HOV-assen die de regio aan de belangrijke economische toplocaties in de stad en aan de P+R's koppelen. Op deze wijze wordt er net als bij de doorkoppeling van de regionale treindiensten er voor gezorgd dat de verbinding tussen de regio en de stad verbeterd wordt, doordat voor meer reizigers een overstap vermeden wordt. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Het koppelt daarnaast nagenoeg alle economische toplocaties in de stad Groningen aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio.

Het wensbeeld sluit beter aan bij de vraag naar Openbaar Vervoer waardoor meer mensen kunnen worden verleid om vanuit de regio te kiezen voor het Openbaar Vervoer naar de stad. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van stad en regio. Want zowel bewoners uit de regio als mensen die van buiten de regio komen kunnen hun auto op een P+R zetten om hun reis te vervolgen naar hun bestemming in de stad. Het is daardoor ook van groot belang om met deze HOV-assen zowel de P+R's aan te doen als ook zoveel als mogelijk de belangrijkste economische toplocaties in de stad. Het gaat om de volgende drie HOV-assen:

- **De Blauwe lijn:** Leek/Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Kardingse – Beijum/Lewenborg;
- **De Groene lijn:** Station Europapark – P+R Europapark – UMCG Noord – Station Noord – P+R Zernike – Zernike – Zuidhorn;
- **De Paarse lijn:** Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond;

Consequentie HOV-assen

Op bovengenoemde HOV-assen krijgt het Openbaar Vervoer prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen. Op de HOV-as dient een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk gemaakt te worden. Dit kan betekenen dat auto, fiets maar ook bijvoorbeeld ruimtelijke plannen zich daar waar mogelijk zullen moeten aanpassen om een snelle en betrouwbare route (bijvoorbeeld vrijliggende busbanen) mogelijk te maken. Ook zal het comfort van het vervoer op deze HOV-assen van hoge kwaliteit moeten zijn. Daarbij kan gedacht worden aan meer comfort in de voertuigen en op de haltes maar bijvoorbeeld ook aan uitgebreide dynamische reisinformatie.

3.4 Structurerende werking wensbeeld

De ruimtelijk-economische structurerende werking van de RegioTram was evident voor de stad Groningen. Echter, het inzetten op drie kwalitatieve HOV-assen in combinatie met de maatregelen op het spoor zal eveneens kansen bieden voor de ruimtelijke economische structuur van stad en regio. Door te investeren in de infrastructuur, in de haltes en het Openbaar Vervoer op deze HOV-assen ontstaat er zekerheid voor ondernemers over de plekken waar het hoogwaardige Openbaar Vervoer voor een langere periode voor een goede bereikbaarheid zal zorgen. Dit zorgt er voor dat dit aantrekkelijke locaties zijn om zich te gaan vestigen. Daardoor zal er rondom deze HOV-assen, en de haltes hieraan, hoogwaardige ruimtelijk economische ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

3.5 Quick scan wensbeeld: van wensbeeld naar streefbeeld

Zoals eerder aangegeven is bij het ideale wensbeeld nog niet gekeken naar de benodigde financiering. Een quick scan naar de kosten leert dat de kosten van alle extra ambities bij elkaar opgeteld zo'n € 1.150 mln. bedragen. Bij deze Quick scan is bekeken of de maatregelen in het wensbeeld haalbaar zijn. Hierbij wordt ook in acht genomen dat de structuur van het HOV-netwerk belangrijker is dan wat exact op welk moment over deze structuur rijdt.

Twee elementen binnen het wensbeeld nemen meer dan de helft van de kosten voor hun rekening. Dat zijn de volledige elektrificatie van de regionale sporen en het doortrekken van de spoorlijn uit Zwolle en Assen naar station Groningen Noord. De kosten van deze twee ambities bedragen tezamen zo'n € 700 mln. De hoge kosten in ogenschouw nemend, weegt dit momenteel niet op tegen de lagere exploitatielasten en de voordelen die dit op zou leveren voor de reiziger. Daarnaast geldt dat de financiering van deze twee maatregelen, zeker voor 2020, ook niet realistisch is. Deze twee kostbare maatregelen zullen derhalve niet worden opgenomen in het streefbeeld. Voor alle andere maatregelen, zowel trein als bus, geldt dat deze wel worden opgenomen in het streefbeeld.

Desondanks geldt dat de structuur en de uitgangspunten van het wensbeeld in het streefbeeld overeind blijven. Daarbij is het uitgangspunt dat de invulling van het streefbeeld in veel gevallen stapsgewijs moet plaatsvinden. Een HOV-as door de stad kan bijvoorbeeld niet (ineens) als volledig



vrije busbaan worden aangelegd. Wel kan de HOV-as in het streefbeeld worden overgenomen. Dit geldt voor alle drie de HOV-assen. In het streefbeeld zal aan de hand van een aantal ambitieniveaus worden aangegeven welke onderliggende maatregelen op welk moment er voor zullen zorgen dat de HOV-as voor hoogwaardig Openbaar Vervoer gebruikt kan worden.



Streefbeeld

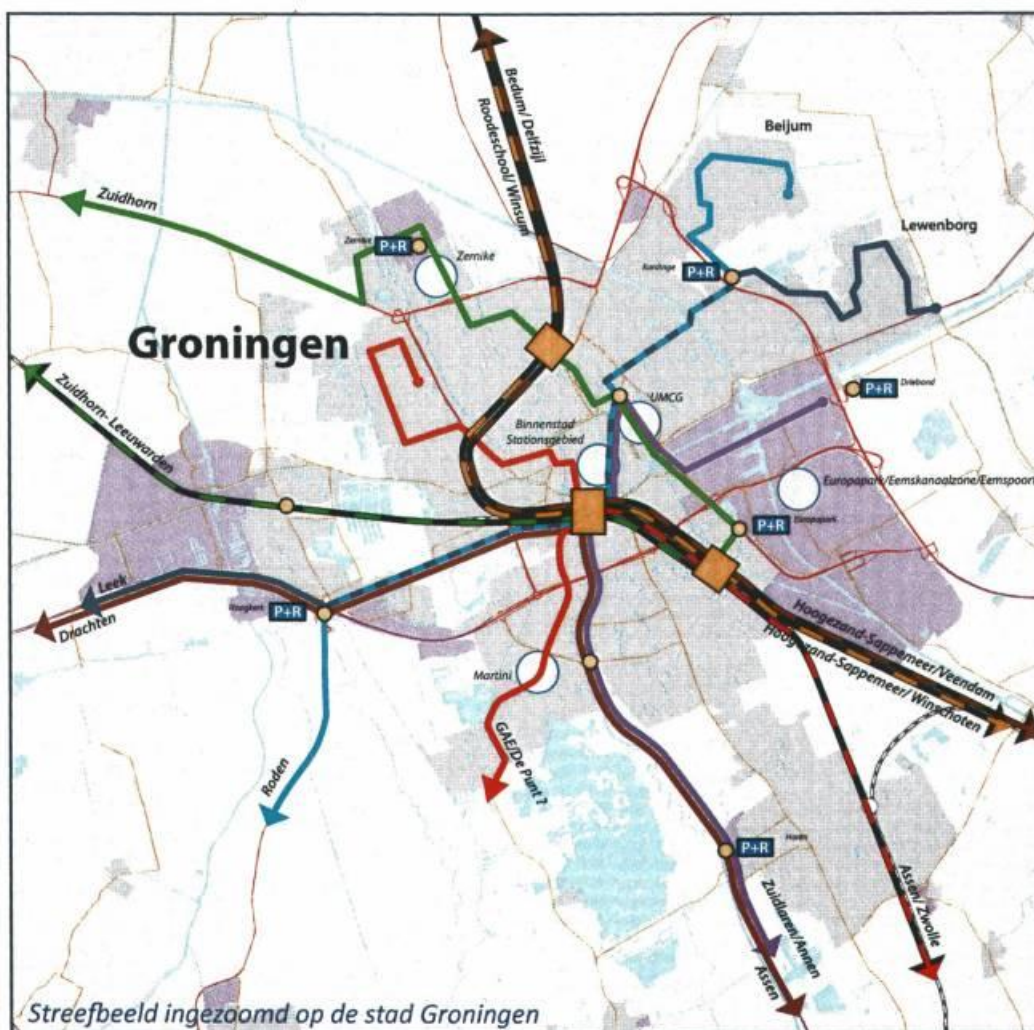
4. Streefbeeld



4.1 Inleiding

Zoals aangegeven bestaat het streefbeeld uit het wensbeeld exclusief volledige elektrificatie van de regionale treindiensten en de doorgetrokken trein van Assen/Zwolle naar station Noord. Op netwerkniveau leidt dit echter niet tot verdere aanpassingen ten aanzien van de HOV-structuur. Deze HOV-structuur blijft ook in het streefbeeld gehandhaafd.

In dit hoofdstuk zal aan de hand van verschillende ambitieniveaus invulling worden gegeven aan de HOV-structuur. Zoals eerder aangegeven geldt voor het streefbeeld dat de invulling van de structuur stapgewijs gerealiseerd kan worden. Afhankelijk van de meerwaarde voor de reiziger, de benodigde investeringsmiddelen, het effect op de exploitatielasten, de snelheid waarmee de maatregel kan worden uitgevoerd en de mogelijkheid om werk met werk te combineren zijn de additionele maatregelen ingedeeld in ambitieniveau 1 tot en met 4. Hierbij heeft ambitieniveau 1 de hoogste prioriteit heeft en worden de maatregelen in ambitieniveau 4 als laatste uitgevoerd. Afhankelijk van het beschikbaar geld, politieke keuzes en ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer kan worden gekozen op welk moment welk ambitieniveau bereikt wordt. Ook voor de maatregelen binnen de verschillende ambitieniveaus geldt dat deze qua tijd flexibel zijn te realiseren.





De realisatie van het streefbeeld vergt een investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen per bus. Hieronder wordt deze op hoofdlijnen voor beide uiteen gezet.

4.2 Trein

Basispakket

Een groot deel van de treinambitie in het streefbeeld is al opgenomen in het Programma Noord-Nederland en financieel gedekt uit het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn, de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse en/of het programma Beter Benutten. Dit betreft de volgende projecten:

- Groningen – Veendam (gerealiseerd).
- Vierde trein naar Zwolle: twee Intercity's en twee stopdiensten (gerealiseerd).
- Spitspendel Groningen – Zuidhorn (gerealiseerd).
- Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden inclusief verlenging perrons; resulteert in: twee sneldiensten en twee stopdiensten.
- Knoop Groningen (hoofdstation).
- Doorkoppeling regionale treindiensten (Delfzijl/Roodeschol – Hoofdstation – Veendam/ Nieuweschans).
- Pendel Groningen – Europapark – Haren – Assen: twee extra stoptreinen.
- Spoorlijn Veendam – Stadskanaal.
- Snelrein Groningen – Hoogezand – Winschoten (– Leer) – Bremen.

Dit zijn projecten die ook eerder al onderdeel uitmaakten van het Raamwerk RegioRail. Het Raamwerk RegioRail is een samenhangend netwerk van uitbreiding op het spoor om de groei van het aantal Openbaar Vervoer-reizigers op te kunnen vangen. En tevens om er voor te zorgen dat de reizigersgroei zich doorzet door een hogere kwaliteit en meer treinen aan te bieden. De hierboven benoemde maatregelen vormen het basispakket van de HOV-visie en worden allen gedekt uit één van de bovengenoemde financiële stromen. Voor de sneltrein naar Bremen zijn vanuit het addendum op het collegeakkoord van de provincie Groningen extra middelen ter beschikking gesteld om op deze verbinding de reistijd flink te kunnen verkorten. Ook zijn daarbij extra middelen ter beschikking gesteld om de verbinding Veendam – Stadskanaal mogelijk te maken.

Aanvullende maatregelen: ambities

Met het niet doorgaan van de spoorlijn Groningen – Heerenveen, de tram in de stad en daarmee met het niet doorgaan van de RegioTram 2e fase (doorrijden de regio in) zijn ook op het spoor extra maatregelen nodig om toch een hogere kwaliteit te kunnen bieden, de reizigersgroei te continueren en op te kunnen vangen. Zo is binnen de scope van de projecten extra sneltrein Groningen-Leeuwarden en knoop Groningen er voor gezorgd dat de perrons verlengd worden waardoor met langere treinen gereden kan worden wanneer dat nodig is.

Om de kwaliteit nog verder te verbeteren zijn in het streefbeeld de volgende extra maatregelen opgenomen:

- a. Voorkeursvariant (B3) knoop Groningen: Flyover.
- b. Achteruitgang Hoofdstation Groningen.
- c. Goede inpassing pendeltrein Assen – Haren – Groningen op het Hoofdstation.
- d. Doortrek sneltreinen uit de richting Leeuwarden naar Groningen-Europapark.
- e. Doortrek stoptreinen uit de richting Leeuwarden naar Groningen-Europapark.
- f. Pendeltrein Groningen – Hoogezand.
- g. Partiële elektrificatie regionale treindiensten.

De totale kosten van al deze extra maatregelen bedragen zo'n € 200 mln.

Ambitieniveau 1

Bovengenoemde onderdelen a tot en met c behoren tot ambitieniveau 1. Deze maatregelen zijn één op één gekoppeld aan het project Knoop Groningen. De extra kosten van ambitieniveau 1 bedragen zo'n € 45 mln.

De fly-over aan de westzijde van het station is de voorkeursvariant van de knoop Groningen omdat deze de kruisende bewegingen tussen de spoorlijnen Groningen – Leeuwarden en Roodeschool/ Delfzijl – Groningen er uit haalt waardoor een betere configuratie op het Hoofdstation zelf mogelijk is. Dat levert niet alleen meer betrouwbaarheid op het spoor op, maar tevens een betere overzichtelijkheid en looptijden op het station voor de reiziger waardoor het voor reizigers makkelijker wordt om alle overstappen te halen. Hierdoor wordt het voor reizigers makkelijker om alle overstappen te halen. Daarnaast draagt de fly-over bij aan de overwegveiligheid.

Bij het project Knoop Groningen wordt een verbinding over of onder de sporen (tunnel of passerelle) gemaakt om de voorzijde van het station met alle perrons te verbinden. Om de druk op de voorzijde van het station weg te halen, zal deze tunnel of passerelle nu worden doorgetrokken naar de achterzijde waardoor ook aan de zuidzijde van het station een nieuwe ingang wordt gecreëerd. Tezamen met de te nemen busmaatregelen en fietsenstallingen aan de zuidzijde zorgt dit voor een ontlasting van de drukte aan de voorzijde van het station en daarmee voor een betere doorstroming. Ook zorgt dit er voor dat reizigers die uit het zuiden van de stad komen alle perrons vanaf die kant direct kunnen bereiken.

Om de pendeltrein Assen – Haren – Groningen goed (qua aansluitingen op de intercity in Assen) te kunnen inpassen op het Hoofdstation in Groningen is een extra perron ten opzichte van het basispakket nodig. Dit zorgt er echter wel voor dat reizigers vanaf de stations Europapark en Haren met de pendeltrein richting Assen kunnen reizen en daar een korte overstaptijd hebben op de Intercity die naar Zwolle en verder gaat. Omgekeerd richting Groningen vertrekt de pendeltrein net na de intercity weer uit Assen. Op deze wijze hebben de stations Europapark en Haren, zij het met een korte overstap, ook een snelle verbinding met de Randstad.



Ambitieniveau 2

Onderdeel d (het doortrekken van de sneltreinen vanuit Leeuwarden naar station Europapark) kan los worden gezien van het project knoop Groningen. Desondanks is het wel verstandig dit ineens mee te nemen. Het doorkoppelen van de sneltreinen is een stuk eenvoudiger in te passen dan het doorkoppelen van de stoptreinen. De stoptreinen dienen namelijk zowel in Groningen en Leeuwarden goede aansluitingen te bieden op de Intercity's naar Zwolle en daardoor ligt het tijdstip waarop deze treinen op het Hoofdstation Groningen binnen komen vast. Op dat moment zijn er geen sporen en perrons vrij die het mogelijk maken om deze treinen makkelijk door te kunnen koppelen. Voor de sneltreinen geldt dat dit flexibeler in te passen is, waardoor ook de doorkoppeling eenvoudiger te regelen is. Derhalve is de doorkoppeling van de sneltreinen als ambitieniveau 2 opgenomen en die van de stoptreinen in ambitieniveau 3. Met het doorkoppelen van de sneltreinen is het voor reizigers in Leeuwarden mogelijk om te kiezen voor de sneltreinen wanneer zij bij het UMCG moeten zijn. Zij kunnen dan uitstappen bij station Europapark om de HOV-as vanaf die plek naar het UMCG te nemen. En wanneer reizigers uit Leeuwarden naar Zernike willen, kunnen zij de stoptrein nemen en bij station Zuidhorn overstappen op de HOV-as richting Zernike. De kosten van ambitieniveau 2 bedragen circa € 5 mln.

Ambitieniveau 3

Onderdeel e en f (het doortrekken van de stoptreinen uit Leeuwarden naar station Europapark en een extra pendeldienst naar Hoogezand) behoren tot ambitieniveau 3. De kosten van deze maatregelen bedragen circa € 50 mln.

Het doortrekken van de stoptreinen vanuit Leeuwarden, Grijpskerk, Zuidhorn naar station Europapark is - zoals hierboven aangegeven - lastiger te realiseren omdat deze op een ander tijdstip op het Hoofdstation aankomt en er dan extra infrastructurele maatregelen op het Hoofdstation genomen dienen te worden. Echter, door ook de stoptrein door te trekken naar station Europapark wordt ervoor gezorgd dat treinen vanuit alle richtingen niet alleen het Hoofdstation aandoen maar ook station Europapark aandoen. Op die wijze kan in samenhang met de HOV-as vanaf station Europapark de druk op het Hoofdstation worden verminderd.

Uit eerdere onderzoeken in het kader van de RegioTram bleek dat de groei op het spoor richting Hoogezand het grootst is. Om al deze mensen in de toekomst te kunnen vervoeren is meer capaciteit nodig. In eerste instantie wordt dit deels opgelost doordat de extra sneltrein tussen Groningen en Bremen ook zal stoppen in Hoogezand. Op het moment dat ook deze extra capaciteit onvoldoende is, zal een extra pendeldienst ingevoerd worden.

Ambitieniveau 4

Bij de analyse van het wensbeeld is reeds aangegeven dat volledige elektrificatie van de regionale treindiensten qua kosten niet haalbaar zijn. Er zijn echter ook andere alternatieven om het treinvervoer te verduurzamen en de exploitatielasten te verlagen. Eén van die alternatieven is om

de spoorlijnen partiel te elektrificeren. Met partiële elektrificatie kan worden bespaard op de exploitatiekosten, daarnaast is het duurzamer en wordt het treinvervoer stiller. De kosten van dit ambitieniveau bedragen zo'n € 100 mln.

4.3 Bus

De HOV-ambitie vraagt ook voor de bus om een aantal extra maatregelen om er voor te zorgen dat de kwaliteit van het Openbaar Vervoer wordt verbeterd en meer reizigers zal trekken. Om het streefbeeld te realiseren met HOV-kwaliteit (vrij liggende busbanen met een goede doorstroming, hoge frequenties en haltes met HOV-kwaliteit) is nog een investering van ongeveer € 250 mln. nodig. Pas nadat deze investering is gedaan, is het mogelijk substantieel te besparen op de exploitatie. Echter, het voordeel van het pakket met maatregelen dat in de verschillende ambitieniveaus wordt voorgesteld, is dat het pakket maatregel voor maatregel kan worden ingevoerd. Iedere maatregel levert op zichzelf al een voordeel op voor de reiziger en/of de exploitatie.

Basispakket

De genoemde investering komt bovenop het basispakket wat al als investeringsopgave binnen het Meerjaren Investeringsprogramma van de regio en het programma 'Busstations en Transferia' als onderdeel van Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn was opgenomen. Alle maatregelen uit het basispakket zijn in tabel 1 opgenomen (zie volgende pagina). Vanuit het addendum op het collegeakkoord van de provincie Groningen binnen het onderdeel 'Openbaar vervoer in stad Groningen' is nog € 2 mln. extra beschikbaar gesteld voor het afmaken van de HOV-as West 3e fase uit dit basispakket.

Aanvullende maatregelen: ambities

Aanvullend op dit basispakket zijn additionele maatregelen opgenomen ter verbetering van de kwaliteit van het Openbaar Vervoer. Afhankelijk van de meerwaarde voor de reiziger, de benodigde investeringsmiddelen, het effect op de exploitatielasten, de snelheid waarmee de maatregel kan worden uitgevoerd en de mogelijkheid om werk met werk te combineren zijn de additionele maatregelen ingedeeld in ambitieniveau 1 tot en met 4. Hierbij heeft ambitieniveau 1 de hoogste prioriteit.

Voordat verder inzicht wordt gegeven in de additionele maatregelen HOV-bus die behoren bij ambitieniveaus 1 tot en met 4, zullen eerst de drie HOV-assen en de overige maatregelen in het busnetwerk kort worden toegelicht. Daarna zal in de tabellen 2 tot en met 5 per ambitieniveau worden aangegeven welke maatregelen tot dat niveau behoren en wat de totale kosten van de niveaus zijn.



Tabel 1: Projecten HOV (bus) en P+R basispakket

Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Q-liners)
Programma FlorijnAs Assen (uitvoering gestart)
Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren
Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum
Doorontwikkeling P+R Zuidhorn
Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer – Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerbrug)
Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde
Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
Bus / treinkooppunt stationsgebied Bedum
HOV-as West 3de fase
Busbaan Europaweg en busontsluiting P3 Europapark
P+R Karding
P+R Zernike
P+R Driebond
Kwaliteitsmaatregelen P+R
Knoop Hoogezand-Sappemeer
P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer
Transferium de Punt inclusief aansluiting A28
Busstation Norg
Infra ontsluiting busstation Assen
Busaansluiting Kloosterveen (Kloosterveen – station)
Infra ontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum
Toegankelijkheid bushaltes

In aanvulling op de treindiensten zijn de drie belangrijkste busverbindingen tussen regio en de stad Groningen als HOV-as gedefinieerd. Kwaliteitsverbetering op deze assen zorgt er voor dat de groei van het aantal reizigers kan worden opgevangen én kan worden voortgezet. Hierbij leidt het versnellen van de HOV-assen niet alleen tot een besparing in de exploitatie maar zorgt er ook nog eens voor dat reizigers sneller van A naar B kunnen reizen. De HOV-assen zorgen daardoor tevens voor een goede bereikbaarheid vanuit de regio met de toplocaties in de stad en ook voor een ontlasting van het Hoofdstation en de binnenstad (o.a. Grote Markt). De drie HOV-assen worden onderscheiden door ze elk een eigen kleur te geven.

De Blauwe lijn:

Leek (P+R) /Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – Beijum/Lewenborg.

Het hart van deze HOV-as bevindt zich tussen P+R Hoogkerk en P+R Karding waarbij:

- aan de westzijde van P+R Hoogkerk de HOV-as wordt gesplitst in twee delen, de ene via P+R Leek naar Leek en de andere naar Roden.
- aan de oostzijde van P+R Karding de HOV-as wordt gesplitst in twee delen, de ene naar Beijum en de andere naar Lewenborg.

Zowel vanuit Leek en Roden als ook vanuit Beijum en Lewenborg wordt met een hoge frequentie gereden om de grote aantallen reizigers op een goede wijze te kunnen vervoeren. Door de lijnen alternerend (om en om) te laten rijden ontstaat er op het middelste deel van de HOV-as een extra hoge frequentie die zowel de P+R Hoogkerk als P+R Kardinge met het centrum en met de overstapknoop UMCG Noord verbindt. Met maximaal één overstap kunnen reizigers op deze HOV-as alle toplocaties in de stad Groningen bereiken. Zo kan bijvoorbeeld Zernike worden bereikt met een overstap bij UMCG Noord en P+R Hoogkerk, het Martini Ziekenhuis met een overstap bij P+R Hoogkerk en het Hoofdstation, UMCG Zuid en station Noord met een overstap bij UMCG Noord. De toplocaties Hoofdstation, Grote Markt en Kardinge worden allen zonder overstap bediend.

De Groene lijn:

Station Europapark – P+R Euroborg – UMCG Noord – station Noord – P+R- Zernike – Zernike – Zuidhorn.

Deze HOV-as loopt van het station Europapark via de P+R bij de Euroborg P3 naar UMCG Zuid - overstapknoop UMCG Noord – station Noord – P+R Zernike – Zernike – Zuidhorn. Deze HOV-as komt als enige van de drie bus HOV-assen niet bij het Hoofdstation maar verbindt de twee overige stations in de stad: station Noord en station Groningen Europapark. Tezamen met het doorkoppelen van de regionale treindiensten naar station Noord en station Europapark zorgt deze HOV-as voor een sterke ontlasting van zowel het Hoofdstation als de Grote Markt. Dit wordt nog verder versterkt doordat deze HOV-as aan de westzijde van de stad gekoppeld wordt aan station Zuidhorn. Reizigers die uit de richting Leeuwarden komen en op Zernike of station Noord moeten zijn, kunnen in Zuidhorn al overstappen op de HOV-as en reizigers die uit de richting Leeuwarden komen en bij het UMCG moeten zijn, kunnen beter met de trein doorrijden naar station Europapark en daar overstappen op de HOV-as. Datzelfde geldt ook voor reizigers uit de richting Zwolle/Assen die bij het UMCG, station Noord of Zernike moeten zijn, ook zij kunnen bij station Europapark overstappen voor hun eindbestemming. Treinreizigers uit het noorden zullen voor Zernike en UMCG- Noord als eindbestemming, station Noord gebruiken als overstapstation en hebben een rechtstreekse verbinding met station Europapark. Voor treinreizigers uit het oosten geldt precies hetzelfde.

Verder sluit deze HOV-as bij UMCG Noord aan op de andere twee HOV-assen zodat de Grote Markt en het Hoofdstation met één overstap bereikt kunnen worden.

Totdat de groene lijn volledig op HOV-niveau is gebracht en alle treindiensten zijn doorgekoppeld blijft er tussen het Hoofdstation en Zernike, via de westelijke ringweg, een sneldienst rijden. Dit is een tijdelijke voorziening die niet in het streefbeeld is opgenomen. De lijn buitenom kan dan ook worden gezien als een maatregel die genomen wordt als bouwfaserings voor het te realiseren toekomstig streefbeeld. De investeringskosten om deze tijdelijke lijn te laten rijden zijn laag en er is nu al een acute noodzaak om de reizigers uit de regio op een goede en betrouwbare wijze van en naar Zernike te vervoeren zonder de binnenstad nog verder te belasten.



De Paarse lijn:

Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond

Deze HOV-as start in Annen/Zuidlaren en bedient daarnaast ook de P+R bij De Punt, de P+R in Haren om vervolgens via het Hoofdstation en het centrum bij het overstapknooppunt UMCG Noord uit te komen en verder te gaan naar P+R Driebond. Hier kunnen automobilisten die uit het oosten komen en naar het UMCG of het centrum moeten hun auto parkeren om vervolgens via de HOV-as verder te reizen.

Reizigers op deze HOV-as kunnen rechtstreeks de toplocaties Hoofdstation, Grote Markt en UMCG bereiken. Met een overstap bij UMCG Noord zijn tevens de toplocaties Kardingse, station Noord, Zernike, UMCG Zuid en station Europapark bereikbaar en met een overstap bij het Hoofdstation ook het Martini Ziekenhuis.

Park en Ride

Naast goede aansluitingen van trein op bus en bus op bus, zorgen de drie HOV-assen ook voor een goede aansluiting tussen auto en Openbaar Vervoer. De drie HOV-assen ontsluiten de P+R terreinen in en rond Groningen op een goede en snelle wijze met de toplocaties in de stad.

Hoofdstation Groningen

Zoals eerder aangegeven zorgt de doorkoppeling van de treindiensten in combinatie met de Groene HOV-as ervoor dat de druk op en rond het Hoofdstation enigszins vermindert wordt. Desondanks is de verwachting dat het aantal bus- en treinreizigers op het hoofdstation blijft toenemen. Dit legt een nog grotere druk op het busstation. Frequentieverhoging en uitbreiding van haltevoorzieningen is daardoor nodig.

Om alle reizigers op een betrouwbare, snelle en kwalitatief goede wijze te vervoeren, zullen - naast de maatregelen die bij het project Knoop Groningen voor de treinen worden genomen - ook een aantal belangrijke maatregelen voor de bussen moeten worden genomen. Zo dient het busstation net als de treinperrons toegankelijk te worden gemaakt voor minder valide reizigers.

De belangrijkste maatregelen op en rond het station betreffen echter het verbeteren van de doorstroming waardoor de gemiddelde snelheid en de betrouwbaarheid van de rijtijd toeneemt. Ook zal zoveel mogelijk een scheiding plaatsvinden van verschillende modaliteiten zodat ook de verkeersveiligheid toeneemt. Dit zorgt ervoor dat reizigers meer aansluitingen halen en een kortere reistijd krijgen. Iedere minuut reistijd winst rond het station heeft een groot financieel effect omdat dit voor bijna alle bussen geldt. Door te investeren in de busdoorstroming is dan ook veel winst te halen in de jaarlijkse exploitatielasten. Niets doen op deze plek kost juist geld omdat het steeds drukker wordt. Hierdoor wordt de ontwikkeling van de laatste jaren (toename van rijtijd en exploitatiekosten) gecontinueerd.

Ter verbetering van de doorstroming zal de busbaan HOV-west worden doorgetrokken over het huidige opstel terrein van de treinen om vervolgens met een bustunnel onder de sporen door boven te komen bij de busstandplaats aan de noordzijde van het station. Vanaf die plek krijgt de tunnel een goede aansluiting op het busstation. Niet alleen de bussen uit het westen maar ook de bussen uit het zuiden van de stad en de regio zullen via de bustunnel naar de voorkant van het station worden geleid. Hierdoor neemt het aantal bussen op de Emmakruising en op de Stationsweg (tussen de Emmakruising en de Museumbrug) sterk af. Doordat daar minder bussen rijden wordt de oversteek vanaf de Museumbrug naar het station iets veiliger en biedt dit meer mogelijkheden om de kwaliteit van het voorplein te vergroten. Tevens ontstaat er door een vermindering van het aantal bussen op de Emmakruising meer lucht voor het autoverkeer.

Grote Markt

Door twee van de drie HOV-assen over de Grote Markt te laten gaan, kan er voor worden gekozen om een aantal andere buslijnen van de Grote Markt te halen. Voor de Grote Markt en de straten er om heen betekent dit een ontlasting van de verkeersdruk. Echter, doordat twee HOV-assen wel via de binnenstad blijven rijden, blijft de binnenstad als het centrum van de stad en de regio, toch op een goede wijze voor reizigers te bereiken.

Om het ontlasten van de Grote Markt mogelijk te maken, zal een deel van het Openbaar Vervoer om de Grote Markt moeten worden geleid. Hiervoor zullen andere routes moeten worden aangepast. Zo dient het bijvoorbeeld mogelijk gemaakt te worden dat de bussen in twee richtingen aan de noordzijde van het Damsterdiepplein kunnen rijden, zodat zonder omweg vanaf het Zuiderdiep de Oostersingel in beide richtingen kan worden bereikt. Daarnaast zullen ook aan de westzijde van de stad enige maatregelen moeten worden genomen.

Overig Openbaar Vervoer

Het overige Openbaar Vervoer zal op de treinstations en belangrijke knooppunten (zoals Hoofdstation Groningen, station Groningen Europapark, station Noord, UMCG Noord, Kardinge, Zernike, Hoogkerk en De Punt) door middel van een overstap op de HOV-assen goede aansluitingen krijgen, zodat ook deze reizigers op een goede wijze en zonder te vaak te hoeven overstappen op hun bestemming komen.

Ondanks dat het overige Openbaar Vervoer niet in het wensbeeld is opgenomen, betekent dit uiteraard niet dat dit verdwijnt. Het overige Openbaar Vervoer is namelijk erg belangrijk voor de ontsluiting van de regio en ook als voor- en natransport voor trein en de drie HOV-assen. In het bijzonder geldt dat in de regio voor alle Q-liners van en naar Groningen en Assen en in de stad voor de verbinding naar het Martini Ziekenhuis. De lijn Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis zorgt voor de ontsluiting van de toplocaties Martini Ziekenhuis. Daarom is deze lijn, ondanks dat dit geen HOV-as is, wel met een dunne rode lijn in het streefbeeld opgenomen. Mogelijk kan in de toekomst - wanneer de vervoerpotentie groot genoeg is - deze lijn aan de zuidzijde worden doorgetrokken naar Groningen Airport Eelde/P+R De Punt.



Comfort en extra kwaliteit

Om het Openbaar Vervoer aantrekkelijker te maken worden naast doorstromingsmaatregelen ook nog andere maatregelen getroffen om de kwaliteit van het Openbaar Vervoer te verbeteren. Zo worden haltes op de HOV-assen uitgerust met dynamische reisinformatie en tevens worden de voorzieningen en de aankleding verbeterd. Ook worden extra grote en kwalitatief hoogwaardige bussen aangeschaft om de capaciteit op de lijnen te vergroten. Dit zijn in het eindbeeld duurzame (bijvoorbeeld elektrische) bussen vergelijkbaar met de Bus Rapid Transit.



Overzicht ambitieniveaus 1 tot en met 4 bus met bijbehorende maatregelen

In de onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die behoren bij de ambitieniveaus 1 tot en met 4. Tevens is aangegeven wat de totale kosten per ambitieniveau zijn.

Tabel 2: Ambitieniveau 1

<p>Tijdelijke lijn Hoofdstation – Zernike via Westelijke Ringweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing haltes op langere bussen. • Aanpassing VRI Emmaplein & Paterswoldseweg (gerealiseerd). • Paaltjes Hoendiep en overige kleine maatregelen (gerealiseerd).
<p>Blauwe lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beijum-Kardinge: Samenvoegen haltes 176 en 178 tot één halte. • Beijum-Kardinge: Opheffen Halte Meedenpad. • Lewenborg – Kardinge: Haltes 309, 312 en 313 samenvoegen tot 2 haltes. • Lewenborg – Kardinge: Keerlus Ruischebrug aanleggen. • Kardinge – UMCG Noord: Aanpassen VRI en stopstrepen kruising Zaagmuldersweg – Oosterhamrikbaan tbv busverkeer op de relatie Kardinge – Oosterpark. • UMCG Noord – Hoofdstation: Halte Zuiderdiep ten westen van Herestraat toevoegen stad uit ten behoeve van Vinkhuizen – Martini Ziekenhuis. • UMCG Noord – Hoofdstation: opheffen haltes Oosterstraat, Gelkingestraat en Hereplein • UMCG Noord – Hoofdstation: Herewegkruising afsluiten van het autoverkeer uit de richting van de Herestraat. Dat betekent: openstellen van autoverkeer tussen Heresingel en Verlengde Oosterstraat, aanpassen bebording parkeren binnenstad en VRI kruising Emmaplein. • Hoofdstation: Extra langshaltes aan de stationsweg tbv de bussen Leek/Roden – Beijum/Lewenborg. • Hoofdstation – Hoogkerk: Halte Peizerweg aan HOV-as West incl. voetpad naar Peizerweg. • Hoofdstation – Hoogkerk: Halte Buitenhof aan HOV-as West ter hoogte van Hunsingolaan. • Hoogkerk – Roden: Halte Roden Schuitelaan opheffen. • Hoogkerk – Roden: Keerlus Vijfde verloting met plasvoorziening. • Hoogkerk – Roden: Aanleg instaphalte Maatlanden met fietsenstalling ter hoogte van rotonde Maatlanden/ Bevrijdingsplantsoen. • Hoogkerk – Leek: halte rotonde N372 – Euroweg toevoegen. • Hoogkerk – Leek: halte industriepark opheffen. • Hoogkerk – Leek: aanleg plasvoorziening Auwemalaan.
<p>Groene lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • UMCG – Station Europapark: VRI P. Campersingel – Hanzeplein optimaliseren. • UMCG – Station Europapark: Looprouten Ikea bushaltes Europaweg/Sontweg opwaarderen. • UMCG – Station Europapark: aanleggen plasvoorziening Europapark.
<p>Paarse lijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Haltekom met plasvoorziening Annen bij rotonde Wepel/Anloerweg. • UMCG – Station Europapark: Langshaltes aan de stationsweg in Groningen.
<p>Comfort en extra kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voertuigen met een grotere capaciteit voor de tijdelijke lijn en HOV-bussen voor de HOV-assen (gedekt, gaan per dienstregeling 2014 rijden).
<p>Ontlasting Grote Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanwege Regiobussen van de Grote Markt tweezijdig berijdbaar maken van Damsterdiep Noordzijde tussen Steenstilbrug en Oostersingel. • Opheffen halte Emmaplein. • Haltes bij Gasunie.

De kosten van de nog te dekken maatregelen van ambitieniveau 1 bedraagt circa € 2,5 mln.



Tabel 3: Ambitieniveau 2 bus

Blauwe lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Kardinges – UMCG Noord: Busbaan Singeldam en Oosterhamrikkade NZ plus voorrang op de Kapteijnlaan.• Kardinges – UMCG Noord: Overstap knoophalte UMCG Noord.• Hoofdstation – Hoogkerk: Doorsteek van Zwedenlaan en/of bus opritten/afritten P+R Hoogkerk naar A7 Groningen.
Groene lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Zernike – UMCG: busbaan Kolendrift.• Zernike – UMCG: Regeling Kurkstraatje om busverkeer in twee richtingen mogelijk te maken.
Paarse lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Overstap Oost-West op de HOV-as bij Corpus den Hoorn .• Annen – Zuidlaren – Hoofdstation: Halte Groningen Zuid (Noord-Zuid) bovenop viaduct.
Comfort en extra kwaliteit
<ul style="list-style-type: none">• Dynamische reisinformatie op haltes HOV.• Opwaarderen HOV-haltes in het centrum.
Ontlasting Grote Markt
<ul style="list-style-type: none">• Parkeren faciliteren op brede toittoir aan UMCG zijde voor meer ruimte voor de bussen.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 2 kost circa € 20,5 mln.

Tabel 4: Ambitieniveau 3 bus

Blauwe lijn en Paarse lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Hoofdstation: Bustunnel onder treinstation die bussen van de HOV west en uit het zuiden op een snelle en betrouwbare manier bij de voorzijde van het station brengt.• Toegankelijk Hoofdstation bus.
Paarse lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Aansluiting op A28 (met een Haarlemmermeer oplossing).
Groene lijn:
<ul style="list-style-type: none">• Zernike – UMCG: opwaardering station Noord (bus).• Zernike – UMCG: Reconstructie Boterdiep tussen Kolendrift en Rodeweg.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Kastanjelaan/Eikenlaan.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Zonnelaan.• Zernike – UMCG: Vrije busbaan Zernikelaan.
Comfort en extra kwaliteit
<ul style="list-style-type: none">• Opwaarderen HOV-haltes buiten het centrum.• Verduurzamen materieel en haltes (bijvoorbeeld elektrisch rijden)
Ontlasting Grote Markt
<ul style="list-style-type: none">• Oostersingel Noord van Hanzeplein verbreden.• Oostersingel Zuid van Hanzeplein verbreden.• Overkluizen Schuitendiep.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 3 kost circa € 150 mln.

Tabel 5: Ambitieniveau 4 bus

Comfort en extra kwaliteit
<ul style="list-style-type: none">• Bussen vergelijkbaar met Bus Rapid Transit laten rijden.

Dit totale pakket aan maatregelen van ambitieniveau 4 kost circa € 50 mln.

4.4 Resultaat streefbeeld per ambitieniveau trein en bus

In het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen van het streefbeeld binnen de verschillende ambitieniveaus voor zowel trein als bus weergegeven. In dit hoofdstuk zal worden aangegeven op welk niveau de bus en trein voor 2020 moet worden gebracht om zowel een kwaliteitsverbetering te realiseren, de reizigersgroei te kunnen continueren en opvangen en de exploitatielasten te beperken. Allereerst wordt per ambitieniveau aangegeven wat het resultaat is van het uitvoeren van de maatregelen.

Resultaat van het basispakket

Met het realiseren van het basispakket wordt met name het Openbaar Vervoer per trein verbeterd. Daarnaast wordt het busvervoer vooral verbeterd op een aantal corridors waar de tram niet zou gaan rijden. Daarmee levert het basispakket slechts een beperkte bijdrage aan de verbetering van het stedelijk Openbaar Vervoer en zorgt het voor een verslechtering van de leefbaarheid in de binnenstad. Daarnaast is het waarschijnlijk dat de toename van het aantal bussen op het hoofdstation niet kan worden geacommodeerd. Op lange termijn kan de doorstroming van het busverkeer waarschijnlijk niet worden gegarandeerd waardoor de kosteneffectiviteit daalt. Door vooral te investeren in het regionaal spoor wordt de potentie van een daadwerkelijke sprong vooruit in de regio Groningen-Assen slechts ten dele benut. Op lange termijn zullen extra investeringen noodzakelijk zijn om de betaalbaarheid van het Openbaar Vervoer en daarmee de bereikbaarheid van Groningen te garanderen.

Resultaat van ambitieniveau 1

Met het in elkaar schuiven van de bussen uit Leek/Roden naar Beijum/Lewenborg ontstaat een doorgaande lijn via het centrum van de stad. Hierdoor is het voor reizigers vanuit de regio (Leek/Roden) mogelijk een drietal toplocaties in de stad zonder overstap te bereiken. Daarnaast wordt lijn 15 buitenom gelegd. Dit houdt in dat deze lijn niet meer via het A-kerk, A-straat en Brugstraat rijdt, maar via busbaan HOV-as West, Westelijke Ringweg, Pleiadenlaan en Zonnelaan of het laatste deel via de afrit Noordelijke Ringweg wanneer daar de doorstromingsknelpunten bij de afrit Zonnelaan zijn opgelost. Voor beide assen geldt dat alleen dienstregeling technische barrières geslecht worden.

Onder ambitieniveau 1 valt ook het combineren van de P+R-lijn 22 met de Q-liners naar/van Zuidlaren en Annen. Hierdoor kan op een zeer efficiënte manier de busbediening hier verbeterd worden. Tenslotte kan bij ambitieniveau 1 een aantal bussen van de Grote Markt worden gehaald, doordat de twee HOV-assen die via de Grote Markt gaan dan al rijden. Conform het streefbeeld blijven de Parse en de Blauwe lijn over de Grote Markt rijden. Een Grote Markt geheel zonder bussen wordt niet haalbaar geacht vanuit Openbaar Vervoer-perspectief. De kwaliteit van het Openbaar Vervoer wordt in dit ambitieniveau dus enigszins verbeterd. Ook wordt er voor gezorgd dat de structuur van het netwerk voor de bus grotendeels is ingevuld.

Resultaat van ambitieniveau 2

Bij ambitieniveau 2 wordt voor de trein ingezet op het doortrekken van de sneltreinen uit Leeuwarden naar Groningen-Europapark. Voor de bus geldt dat bij dit ambitieniveau de drie HOV-assen ook daadwerkelijk dienstregelingstechnisch kunnen rijden. De busstructuur is daardoor volledig ingevuld. Dit betekent een kwaliteitsverbetering voor de reiziger omdat deze met minder overstappen bij zijn of haar bestemming kan komen. Verder worden alle haltes langs de HOV-assen voorzien van een Dynamisch ReizigersInformatieSysteem (DRIS) en krijgen de haltes in de binnenstad HOV-kwaliteit.



De kwaliteit van het Openbaar Vervoer verbetert daardoor sterk, wat er voor zorgt dat nog meer mensen gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer. Wel is er nog veel winst te halen qua betrouwbaarheid en doorstroming op de HOV-assen. Er worden weliswaar maatregelen getroffen om de bus op de HOV-assen te versnellen en de reistijd betrouwbaarder te maken, deze zorgen echter nog maar voor een kleine reductie van de exploitatiekosten. Deze reductie in rijtijd zorgt er daarnaast voor dat reizigers sneller van A naar B kunnen reizen. Ook een kortere en betrouwbaardere reistijd zorgt ervoor dat meer mensen voor het Openbaar Vervoer zullen kiezen.

Resultaat van ambitieniveau 3

Bij ambitieniveau 3 worden ook de stoptreinen uit Leeuwarden doorgekoppeld naar station Europapark en daarnaast wordt ook een extra pendel tussen Groningen en Hoogezand toegevoegd. Met de doorkoppeling naar Europapark is de gewenste treinstructuur rond de stad afgerond en kan ook de Groene HOV-as tussen Europapark en Zuidhorn ten volle worden benut. Hierdoor kunnen reizigers nog sneller naar hun bestemming worden gebracht en het Hoofdstation nog verder worden ontlast. Dit zorgt ervoor dat nog meer reizigers gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer en deze ook op een goede wijze gefaciliteerd kunnen worden.

Voor de HOV-assen wordt ingezet op het verder versnellen door daar waar mogelijk vrij liggende infrastructuur aan te leggen, zoveel mogelijk toekomstvast. De versnellingsmaatregelen zorgen voor

een sterke reductie van de exploitatielasten. Dat geldt in het bijzonder voor de bustunnel onder het Hoofdstation door. Daarnaast zorgt het voor een sterk verbeterd product voor de reiziger waardoor nog meer reizigers zullen kiezen voor het Openbaar Vervoer. Dat laatste wordt versterkt doordat alle haltes van HOV-kwaliteit worden en duurzaam materieel wordt ingezet, bijvoorbeeld elektrisch, inductie of waterstof.

Resultaat van ambitieniveau 4

Bij ambitieniveau 4 worden ook de treindiensten verduurzaamd doordat het regionale spoor partieel wordt geëlektrificeerd. Met deze partiële elektrificatie is het mogelijk te bezuinigen op de exploitatiekosten voor de trein. Ook kunnen de treinen iets sneller optrekken en afremmen waardoor de reistijd van de reiziger afneemt.

Daarnaast worden nog grotere en meer hoogwaardige bussen ingezet. Dit zijn bussen die een tramachtige uitstraling hebben. Door de inzet van deze tramachtige bussen wordt naast de bij ambitieniveau 3 gerealiseerde reistijdwinst een sprong gemaakt met de voertuigkwaliteit. Dat zorgt voor een grotere aantrekkelijkheid waardoor meer reizigers gebruik zullen maken van het Openbaar Vervoer.





5. Programma 2020



Zoals eerder aangegeven kan het streefbeeld stap voor stap worden gerealiseerd. De verschillende ambitieniveaus dan wel de onderdelen binnen de verschillende ambitieniveaus hoeven niet allemaal op hetzelfde moment te worden uitgevoerd. Gezien de hoogte van de kosten van de verschillende ambitieniveaus en de beschikbare middelen tot en met 2020 zullen er dan ook keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van de te realiseren ambitie voor zowel trein en bus. Uitgangspunt daarbij is dat het programma 2020 er voor zorgt dat reizigersgroei gegenereerd en gefaciliteerd wordt, reizigers op een betrouwbare wijze bij de economische toplocaties kunnen komen en dat de jaarlijkse exploitatiekosten binnen de perken worden gehouden. Dit laatste is noodzakelijk om het Openbaar Vervoer betaalbaar te houden.

Om dit te realiseren dient voor zowel trein als bus minimaal ambitieniveau 2 te worden gerealiseerd. Ambitieniveau 2 is namelijk het eerste niveau waarop de gehele lijnvoering daadwerkelijk kan rijden. Op dat moment is namelijk ook de HOV-as Europapark – UMCG – station Noord – Zernike – Zuidhorn te gebruiken via de gekozen structuur en is tevens station Europapark van alle richtingen rechtstreeks met de trein te bereiken omdat dan ook de sneltreinen vanuit Leeuwarden doorrijden naar station Europapark.

Er wordt echter voorgesteld om in de periode tot en met 2020 al een stap verder te zetten dan ambitieniveau 2 voor trein en bus en ook de topprioriteit van ambitieniveau 3 trein en ambitieniveau 3 bus te realiseren.

Topprioriteit ambitieniveau 3 trein: doorkoppeling stoptreinen Groningen-Leeuwarden

Zoals aangegeven zorgt het doorkoppelen van de sneldienst vanuit Leeuwarden naar station Europapark ervoor dat ook het station Europapark vanuit het westen rechtstreeks per trein wordt bediend. Hiermee wordt de structuur uit het streefbeeld ingevuld. De sneldienst tussen Leeuwarden en Groningen stopt echter niet in Grijpskerk en Zuidhorn en daardoor hebben dus niet alle treinreizigers op corridor West de mogelijkheid om rechtstreeks naar station Europapark te reizen en via een overstap op de HOV-as bij het UMCG te komen.

Om het Hoofdstation en de binnenstad nog verder te ontlasten en alle reizigers vanuit het westen via het spoor een rechtstreekse verbinding te geven met Europapark, is de topprioriteit binnen ambitieniveau 3 trein het doorkoppelen van de stoptreinen tussen Leeuwarden en Groningen. Hiermee kan ook de HOV-as Europapark – UMCG – station Noord – Zernike – Zuidhorn ten volle kan worden benut.

Momenteel wordt in samenwerking met Prorail onderzocht in hoeverre het mogelijk is om met het budget voor de fly-over aan de westzijde van het station een doorkoppeling van de treindiensten uit Leeuwarden naar Europapark mogelijk te maken waarbij een van deze treindiensten mogelijk ook door kan rijden als sneldienst naar Bremen. Als dit mogelijk is, zou het streefbeeld op een eerder moment gerealiseerd kunnen worden. De verwachting is dat bij de besluitvorming omtrent het project Knoop Groningen bekend zal zijn of het budget voor de fly-over voldoende is om de topprioriteit van ambitieniveau 3 trein mogelijk te maken.



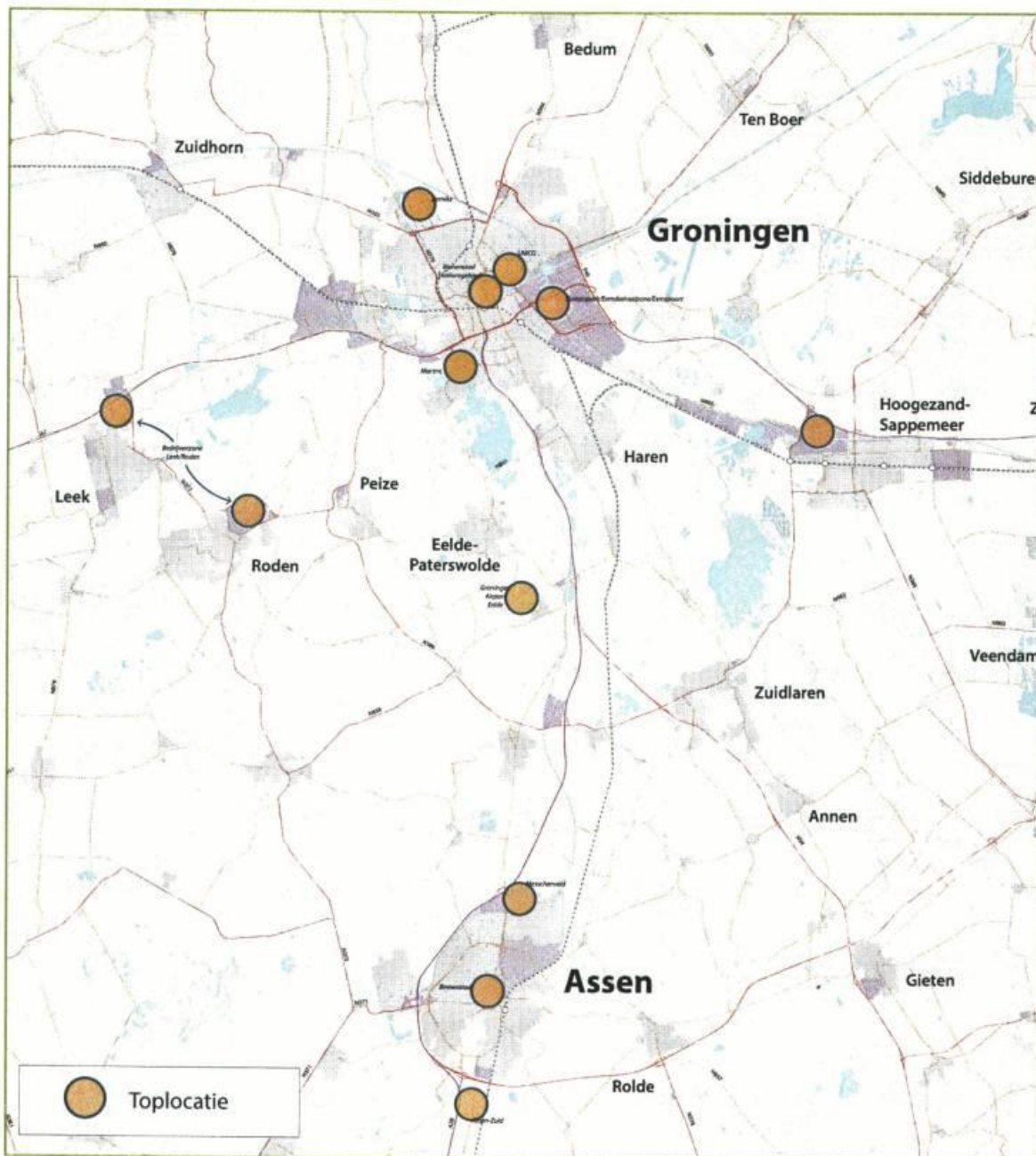
Topprioriteit ambitieniveau 3 bus: bustunnel Hoofdstation

Naast de maatregelen voor de drie HOV-assen die bij de ambitieniveaus 1 en 2 behoren, behoort de doorstroming op en rond het Hoofdstation tot de topprioriteit van ambitieniveau 3 bus.

Voor de drie HOV-assen en de doorkoppeling van de treindiensten wordt het busstation al enigszins ontlast, desondanks zijn aanpassingen ter verbetering van de doorstroming noodzakelijk. Het verbeteren van de betrouwbaarheid en de doorstroming van het busverkeer op en rond het stationsgebied zorgt al snel voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het busstation moeten zijn.

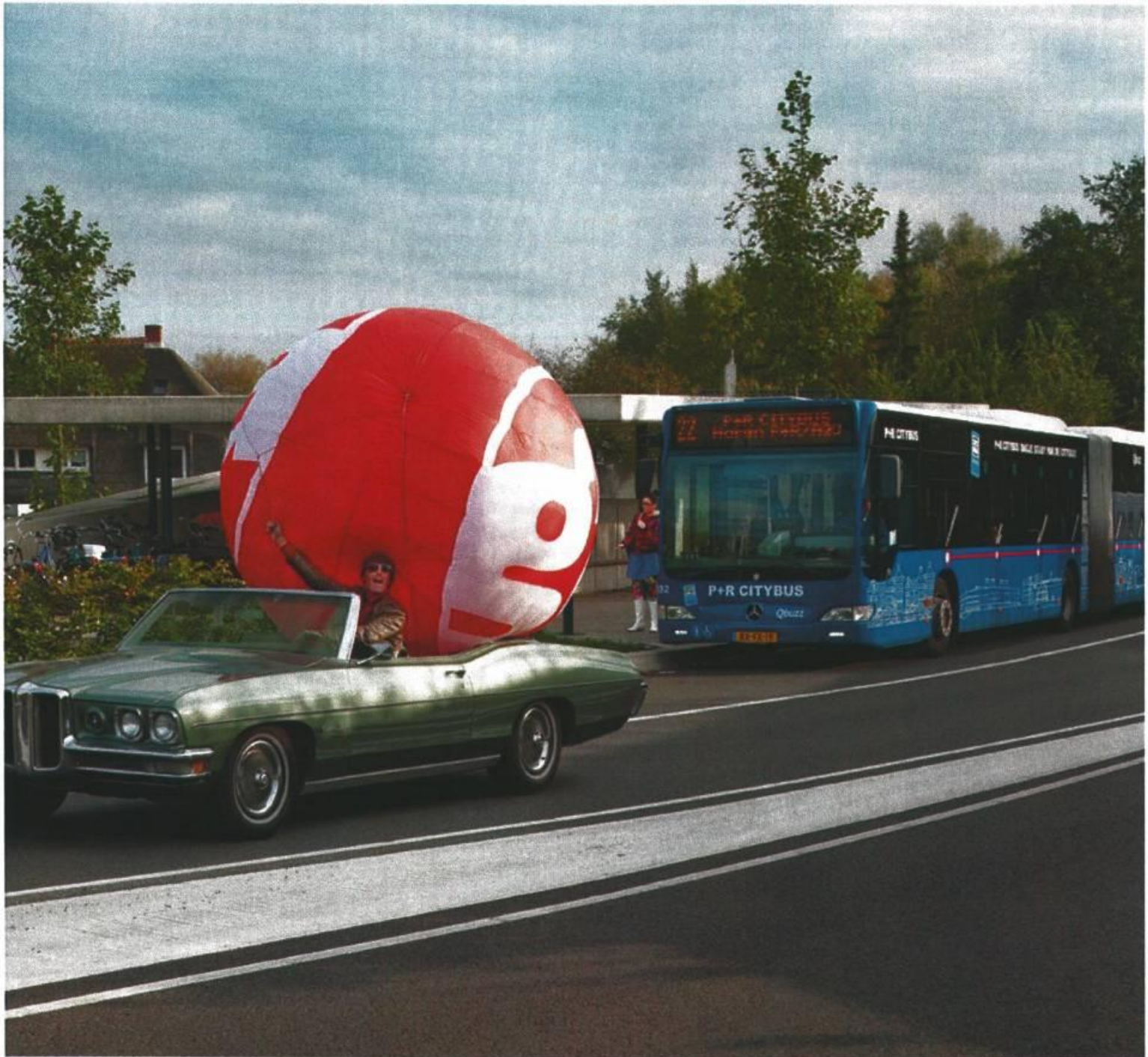
Uit onderzoek naar mogelijke besparingen op de exploitatie in dit gebied blijkt dat de beste doorstroming - en daarmee de grootste reductie in exploitatiekosten - wordt gerealiseerd wanneer een vrije zuidwest-noordoostverbinding door het Hoofdstation wordt gemaakt. Dit kan worden gerealiseerd door de HOV-as west (uit de richting Hoogkerk) door te trekken achter het station langs en dan met een tunnel onder de sporen door te gaan om vervolgens via de busbuffer bij het busstation aan de noordzijde uit te komen.

Het aanleggen van de bustunnel scheelt meer dan een miljoen euro aan exploitatiekosten per jaar en zorgt voor een snellere en veel betrouwbaardere verbinding voor de reiziger. Door de tunnel aan te leggen op het moment dat voor het project Knoop Groningen de treinen tussen het Hoofdstation en station Europapark tijdelijk niet kunnen rijden, kan de tunnel gegraven worden en hoeft deze niet te worden geboord. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten. De bustunnel inclusief de aansluiting op het busstation, op de busbaan HOV-west en op de bussen uit zuidelijke richting kost circa € 40 mln. De komende periode wordt onderzocht of de bustunnel goed in de planning van het project Knoop Groningen is in te passen en of de bustunnel financieel haalbaar is.



Bereikbaarheid regio Groningen-Assen

Geactualiseerde Netwerkanalyse 2013



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK



Colofon

Datum/versie:	September 2013
Documentnaam:	Actualisatie Netwerkanalyse 2013
Opgesteld door:	Begeleidingsgroep Netwerkanalyse
Ondersteund door:	Grontmij
Status:	Eindrapport
Besluitvorming in:	Stuurgroep 9 september
Contactpersoon:	Kees Anker
Leden begeleidingsgroep:	Kees Anker - Programmabureau Regio Groningen-Assen Agnes Klinkenberg - Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland Ed Stuij - Provincie Groningen Margriet Speulman - Provincie Drenthe Ingrid Bolhuis - Gemeente Groningen Henk Heijman - Gemeente Assen Erwin Stoker - OV-bureau Groningen Drenthe Hans Popken - Grontmij Hans Praamstra - Grontmij



Telefoon: 050 316 4289 (secretariaat)
E-mail: info@regiogroningenassen.nl
Website: www.regiogroningenassen.nl

Als bestuurders in de regio Groningen-Assen staan wij voor de opgave om te zorgen dat onze steden en dorpen, en de economische toplocaties daarbinnen, goed bereikbaar zijn. Niet alleen voor mensen maar ook voor de logistiek. Dat is van groot belang voor ons bedrijfsleven, onze voorzieningen en onze inwoners. In deze tijden met economische tegenwind is het des te belangrijker dat gebieden goed per auto, openbaar vervoer en fiets bereikbaar zijn. Met een goede interne en externe bereikbaarheid willen we bijdragen aan een goed vestigingsklimaat. Met deze geactualiseerde netwerkanalyse hebben wij onze prioriteiten voor de komende jaren bepaald.

Wij zijn trots dat wij als twaalf gemeenten en twee provincies een eensluidende visie op het verkeer en vervoer hebben. De kracht van die samenwerking komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de kwaliteit van ons openbaar vervoer. Wij zijn er van overtuigd dat wij met een combinatie van investeringen in materieel, betere digitale informatievoorziening bij de haltes, overstappunten bij en in de steden en continue aanscherping van de dienstregeling nog beter aan de wensen van de reiziger tegemoet kunnen komen. Wij merken dat ook onze investeringen in de fietsroutes-plus gewaardeerd worden. Daarnaast blijven wij investeren in de autobereikbaarheid.

In de regio Groningen-Assen werken we samen om kansen te creëren voor goede ontwikkelingen in het regiogebied. Kansen op goed werk, goed onderwijs, goede voorzieningen en een goed betaalbare woning in een mooie woonomgeving. Het uitgangspunt van de regiovisie is dat de steden niet zonder de omliggende regio kunnen, maar de omliggende regio ook niet zonder de steden. Deze geactualiseerde netwerkanalyse is een belangrijke bouwsteen voor de geactualiseerde regiovisie en helpt ons om regio en steden letterlijk goed met elkaar te verbinden. Daar blijven wij ons voor inzetten.



W.J. Moorlag

*Voorzitter van de stuurgroep
Regiovisie Groningen-Assen 2030*



H. Brink

*Voorzitter Portefeuillehouders Overleg Verkeer en
Vervoer Regio Groningen-Assen*



Aanleiding

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. De bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen – en haar economische toplocaties in het bijzonder – is dan ook van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio. Het uitgangspunt van de regionale bereikbaarheidsstrategie is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement.

Eind 2012 heeft de stuurgroep Regio Groningen-Assen het besluit genomen om de Netwerkanalyse 2006 te actualiseren. De aanleiding hiervoor is enerzijds het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaarvervoersysteem. Anderzijds heeft de mobiliteit zich anders hebben ontwikkeld dan in 2006 was voorzien (mede als gevolg van economische, demografische en technologische ontwikkelingen). Het doel van deze actualisatie is het samenstellen van een integrale visie op het gebied van de bereikbaarheid binnen de regio Groningen-Assen, resulterend in een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en een bijgesteld Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). De Actualisatie netwerkanalyse betreft een uitwerking van de Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2013.

Terugblik

In de afgelopen jaren bestond de regionale Bereikbaarheidsstrategie uit de volgende hoofdlijnen:

- Externe bereikbaarheid: een goede bereikbaarheid op internationaal, nationaal en landsdelig niveau.
- Optimale interne bereikbaarheid van belang voor het versterken van het economisch functioneren en de ruimtelijke samenhang van de regio Groningen-Assen zelf.
- De ruimtelijk-economische toplocaties vormen de dragers van de (toekomstige) economische ontwikkeling. Juist voor deze locaties wordt een goede externe en interne bereikbaarheid gegarandeerd.

Deze Bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP):

1. HOV-bus infrastructuurmaatregelen;
2. busknooppunten en P+R;
3. regionaal spoor;
4. fiets;
5. mobiliteits- en verkeersmanagement.

In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten en programma's (totaal investering bijna € 200 miljoen, waarvan ruim € 50 miljoen vanuit het Regiofonds). Sommige projecten krijgen tevens een bijdrage vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Daarnaast staan op dit moment nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden (onder meer Aanpak Ring Zuid in Groningen, programma FlorijnAs in Assen en Hoofdstation Groningen).



Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren

Als eerste stap is de mobiliteitsontwikkeling over de afgelopen jaren geanalyseerd. Tevens zijn enkele verklarende factoren beschreven en is ontwikkeling richting 2030 onderzocht. Op basis hiervan zijn de volgende conclusies geformuleerd die aan de basis staan van de aangepaste Bereikbaarheidsstrategie:

- De verwevenheid van de steden Groningen en Assen met de regio is groot en wordt steeds sterker. Het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit nog steeds. Dit vraagt om een hoogwaardig vervoersnetwerk en het versterken van de bijbehorende infrastructuur.
- De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 fors gestegen, maar is wel binnen de prognoses gebleven. Na 2008 is sprake van een langzamere verkeersgroei dan wel stabilisatie. Dit is een landelijke trend: sinds 2005 vlak de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af.
- Het autoverkeer is het sterkst gegroeid op de T-structuur A7 en A28 en Ring Groningen. Op de overige corridors is sprake van een minder snelle groei, stabilisatie of lichte daling. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een afnemende verkeersgroei die sterk samenhangt met de economische crisis sinds 2008. Een aantrekkende economie zou weer een sterkere verkeersgroei kunnen betekenen. In hoeverre en in welke mate dit zich voor gaat doen is op dit moment niet te voorspellen en is ook afhankelijk van andere factoren (onder meer de digitale samenleving).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn anno 2013 nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid is dan ook urgent.
- In de afgelopen periode zijn diverse maatregelen genomen om knelpunten op het hoofdwegennet en (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.
- Er is een sterke relatie tussen kwaliteitsverbetering van het OV en stijging van reizigersaantallen. De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (onder meer frequentieverhogingen en nieuwe Q-liners, reactivering spoorlijn Groningen-Veendam en station Europapark) blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren en een daling van het aandeel autoverkeer. Het is dan ook zinvol om het in de afgelopen jaren ingezette beleid van investeren in hoogwaardig OV voort te zetten.
- In de afgelopen jaren is ingezet Fietsroutes Plus. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een auto-, trein- of busreis (ketenmobiliteit). Het verder investeren in de fiets blijft dan ook van groot belang.
- De P+R-locaties spelen een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur A7 en A28 en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid kan zondermeer succesvol worden genoemd. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en

overstaptelek tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten in het regionaal vervoerssysteem blijft dan ook van groot belang.

- Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

Aangepaste Bereikbaarheidsstrategie

Op basis van de analyse kan worden gesteld dat de in 2006 ingezette Bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest en nog steeds robuust genoeg is om de regio bereikbaar te houden. De bestaande Bereikbaarheidsstrategie kan dan ook in hoofdlijnen gehandhaafd blijven.

Wel is geconcludeerd dat op een aantal onderdelen extra accenten noodzakelijk zijn:

- Het beter benutten van de huidige infrastructuur door meer dan voorheen in te zetten op verkeersmanagement en vraagbeïnvloeding.
- Om de steden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van grote projecten (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen) – maar ook daarna – wordt sterk ingezet op mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen). Aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn vooral nodig voor de uitvoering van deze projecten en daar waar er aantoonbaar knelpunten zijn.
- Verdere kwaliteitsverbetering van spoor, HOV-buslijnen en OV-knooppunten als ruggengraat van het regionaal OV met aandacht voor de lijnvoering, capaciteit, snelheid en comfort. Dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het regionaal OV.
- Het P+R-beleid is succesvol: investeringen hierin worden gecontinueerd met aandacht voor de exploitatielast van de parkeergarages in de stad Groningen. De hoofdrol van de P+R-locaties is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
- Investeren in Fietsroutes Plus is beloftevol vanwege de potentie van de e-bike. Belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen en koppeling aan P+R-locaties.
- De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren.
- De positie van het vervoer van passagiers via de lucht (GAE) verdient nadere aandacht.

Als alternatief van de Regiotram is de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn met concrete lijnvoeringen (lange termijnbeeld HOV). Dit lange termijnbeeld vergt een forse investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen en moet dan ook gezien worden als de stip op de horizon waar de komende jaren stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Resultaat is een samenhangend, effectief, comfortabel, logisch en begrijpbaar OV-systeem dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto.

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het lange termijnbeeld HOV:

- Regio, stad en economische toplocaties verbonden worden via enerzijds regionaal spoor en anderzijds HOV-assen voor de bus.



- Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van het regionaal spoor en HOV-assen (via de belangrijke OV-knooppunten en P+R-locaties) waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak zonder, maar in principe met maximaal met één overstap).
- Door de koppeling van HOV-assen kunnen de P+R-locaties verder ontwikkeld worden als essentiële knooppunten in het regionale OV-netwerk.
- Door de doorkoppeling van het regionaal spoor krijgen Station Groningen Europapark en Groningen-Noord krijgen een belangrijkere functie als overstappunt wat resulteert in ontlasting van zowel het Hoofdstation als de binnenstad.
- Door de HOV-assen en de doorkoppeling van de regionale treinen wordt het Hoofdstation al enigszins ontlast. Omdat bijna alle bussen op en rond het Hoofdstation moeten zijn blijven aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation zelf noodzakelijk.
- Het OV op de HOV-assen krijgt prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen. Ook wordt het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd om de aantrekkelijkheid voor reizigers verder te vergroten (comfort in de voertuigen en op de haltes en dynamische reisinformatie).

Uitvoeringsprogramma

De geactualiseerde Bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt een uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Bij dit uitvoeringsprogramma zijn enerzijds de beschikbare financiële middelen leidend en anderzijds de bijdrage van de projecten aan de Bereikbaarheidsstrategie. Met de uitvoering van deze maatregelen kan de bereikbaarheid van de regio tot 2020 worden geborgd. In het uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt tussen het Basispakket en een pakket Nieuwe ambities:

- Het Basispakket bevat projecten waarvan de kosten zijn gedekt uit het Regiofonds of het RSP-programma HOV/Transferia. Het gaat vooral om investeringen in HOV-assen, OV-knooppunten en P+R.
- Het pakket Nieuwe ambities bevat projecten om de regio en de stad via nieuwe HOV-assen met elkaar te verbinden en auto-gerelateerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente en de provincie Groningen, die ook de financiering voor hun rekening nemen.

In de tabel op de volgende pagina is per corridor weergegeven welke projecten zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

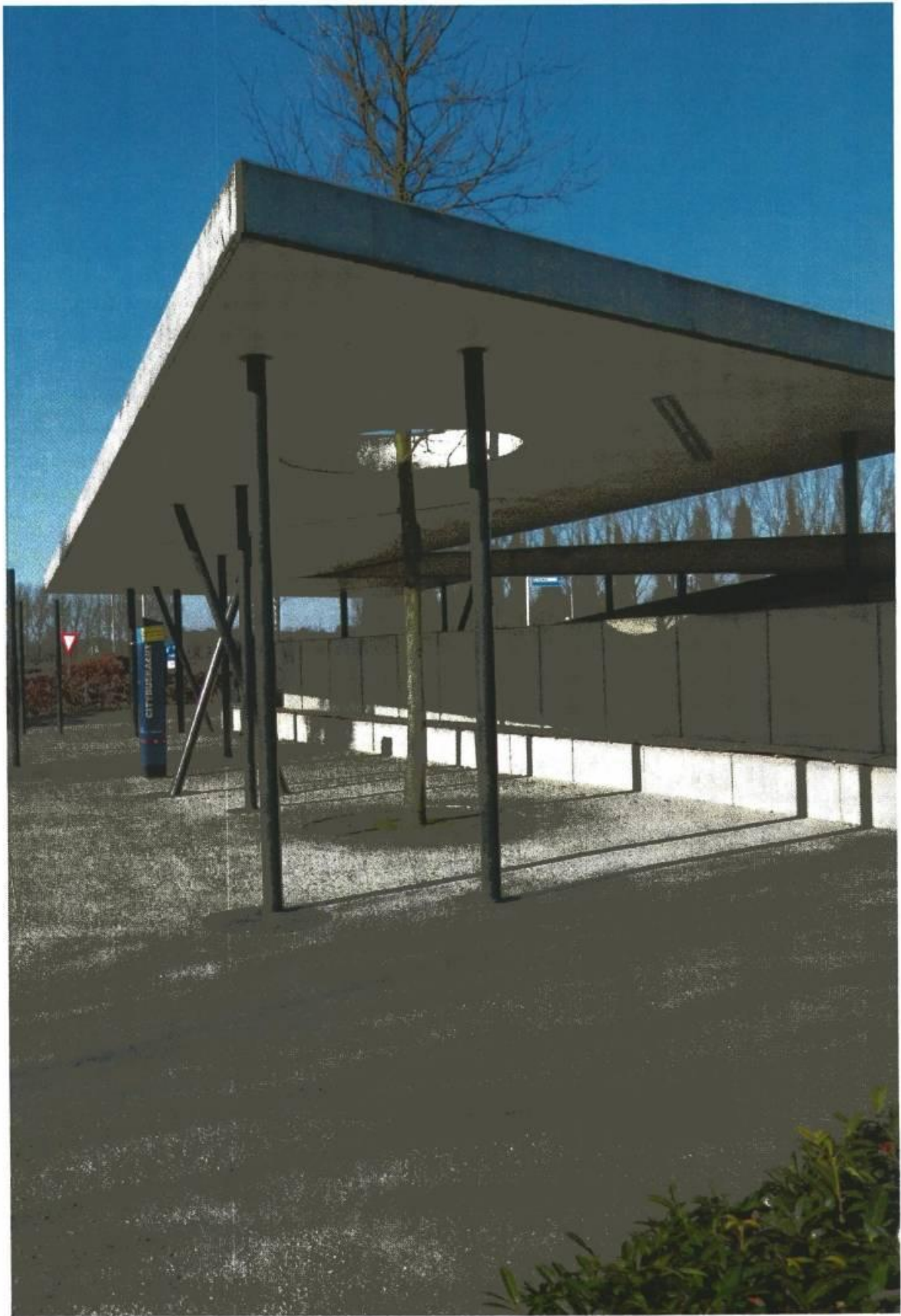
Monitoring

Als vervolg op de geactualiseerde Netwerkanalyse 2013 zal in samenhang met Groningen Bereikbaar en het programma Beter Benutten een monitoringsprogramma mobiliteit worden opgesteld. Dit vormt de basis voor een jaarlijkse voortgangsrapportage Netwerkanalyse.

Corridors	A7 west	Zuidhorn	Noord (Winsum, Bedum, Ten Boer)	A7 oost	A28	Assen
Uitvoeringsprogramma (Basispakket)						
Trein		Aanpassing Hoofdstation Groningen en doorkoppeling regionale trein (Delfzijl/Roodeschol – Veendam/Nieuweschans)				
		Extra sneltrein Groningen - Leeuwarden	Spoorlijn Roodeschol - Eemshaven	Spoorlijn Groningen - Bremen	Frequentieverhoging Groningen – Assen (5 ^{de} en 6 ^{de} trein)	
		Pendel Groningen - Zuidhorn	Sneltrain (Winsum-) Groningen-Winschoten (-Leer)			
				Spoorlijn Veendam - Stadskanaal		
HOV (bus) en P+R (incl. RSP*)	Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden	Doorontwikkeling P+R Zuidhorn	Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	Busbaan Europaweg en Sontweg	Uitbreiding P+R Haren	Programma FlorijnAs Assen
	Bus toe- en afrit A7 P+R Hoogkerk	P+R Zernike*	P+R Kardingne* en P+R Driebond*		Transferium De Punt incl. aansluiting A28*	
	HOV-as West 3 ^{de} fase		Doorstroming Ten Boer - Groningen	Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde		Infrafrontsluiting busstation Assen*
	Busstation Norg*		Bus/treinknooppunt stationsgebied Bedum	Knoop en P+R Hoogezand-Sappemeer*		Norgerbrug (Assen-West)
				OV-knooppunt Hoogezand Centrum*		Busaansluiting Kloosterveen*
	Toegankelijkheid bushaltes (stad Groningen)					
Fiets	Investeringspakket infra + OV Leek/Roden		Fietsroute Plus Groningen - Winsum**			Norgerbrug (Assen-West)
	Fietsroute Plus Groningen – Leek**		Fietsroute Plus Groningen - Ten Boer**			
Uitvoeringsprogramma (Nieuwe ambities)						
Trein		Knoop Groningen flyover westzijde dan wel doorkoppeling Leeuwarden naar Europapark				
HOV (bus) en P+R	HOV-as: Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg)	HOV-as: Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn) (tijdelijk via Westelijke ringweg)			HOV-as: Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond)	
		<ul style="list-style-type: none"> • Bustunnel Hoofdstation • Inframaatregelen voor versnelling HOV-assen • Verbeteren comfort en kwaliteit HOV-assen: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Dynamisch Reizigers Informatie Systeem ◦ HOV haltes binnenstad Groningen • HOV-kwaliteit bussen op HOV-assen • Rode lijn (Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis) 				
Auto		Infrastructurele maatregelen Groningen Bereikbaar (Aanpak Ring Zuid): <ul style="list-style-type: none"> • Oostelijke Ringweg aansluiting Driebond • Noordelijke Ringweg aansluiting Zonnelaan • Rotondes A7 aansluiting Hoogkerk • Boerhaaverotonde en doorstroming Laan Corpus den Hoom • Bedumerweg-Sumatralaan • Carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep • Doorsteek Pop Dijkemaweg-Oostersluis 				Minder Hinder Assen (FlorijnAs)
Fiets		<ul style="list-style-type: none"> • Werkbudget aanlanding fietsroutes stad Groningen • Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en haltes (Beter Benutten) 				

* Projecten binnen taakstellend budget programma RSP HOV/transferia

** projecten deels gedekt





Inhoud

1.	Inleiding	13
1.1	Doel	14
1.2	Methode	14
1.3	Proces	15
1.4	Leeswijzer	15
2.	Netwerkanalyse 2006	17
3.	Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren	23
3.1	De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen	23
3.2	Trends en ontwikkelingen 2000-2012	24
3.2.1	Verwevenheid stad en regio	24
3.2.2	P+R en OV-knooppunten	29
3.2.3	Goederenvervoer	31
3.2.4	Groningen Airport Eelde	31
3.3	Verklarende factoren	33
3.4	Vooruitblik 2030	35
4.	Bereikbaarheidsstrategie 2030	39
4.1	Actualisatie bereikbaarheidsstrategie	39
4.2	Openbaar vervoer en P+R	40
4.3	Auto	47
4.4	Fiets	49
4.5	Goederenvervoer	50
5.	Uitvoeringsprogramma	53
5.1	Van strategie naar maatregelen	53
5.2	Openbaar vervoer en P+R	54
5.3	Auto	59
5.4	Beter benutten van bestaande infrastructuur	63
5.5	Fiets	63
6.	Vervolg	67
6.1	Proces	67
6.2	Monitoring	67
	Bijlagen	69



Informatiemarkt voor raads- en statenleden (inclusief stakeholders) 8 april 2013



Presentatie voor raads- en statenleden (inclusief stakeholders) 8 april 2013

1. Inleiding

Samenwerkingsverband Regio Groningen-Assen

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen twaalf gemeenten en twee provincies. Deelnemers zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. Op het gebied van mobiliteit is Regio Groningen-Assen verantwoordelijk voor de regie over de bereikbaarheid van de regio als geheel en voor de afstemming tussen projecten. Hierbij werkt Regio Groningen-Assen samen met o.a: OV-bureau Groningen-Drenthe, Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen.

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen en buiten de regio. Deze onderlinge afhankelijkheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dagelijks zijn er ruim 470.000 verkeersbewegingen tussen de steden Groningen en Assen en de omliggende regio. De bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen – en haar economische toplocaties in het bijzonder – is dan ook van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio, haar (inter)nationale positionering en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Daarom zet Regio Groningen-Assen sterk in op het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Het uitgangspunt van de bereikbaarheidsstrategie is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement.

De basis van deze strategie vormt de Netwerkanalyse uit 2006. Deze bevatte een probleemanalyse en oplossingsrichtingen voor de knelpunten in de deur-tot-deur bereikbaarheid van de regio. Deze Netwerkanalyse ging uit van een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking van partijen die werken aan de bereikbaarheid in de regio voorop stond. Op basis van de Netwerkanalyse 2006 zijn in de afgelopen jaren veel bereikbaarheidsprojecten uitgevoerd of in uitvoering gekomen. De Regio investeerde in de afgelopen periode hierin € 50 miljoen, wat leidde tot een totale investering van € 200 miljoen in de regionale bereikbaarheid. Op dit moment staan nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden (onder meer Aanpak Ring Zuid, FlorijnAs Assen, Knoop Groningen, intensivering van spoorverbindingen en verbeteringen op de provinciale wegen naar Groningen). De verwachting is dat ook deze projecten een substantiële bijdrage gaan leveren aan het reduceren van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio.

Aanleiding

Eind 2012 heeft de stuurgroep Regio Groningen-Assen het besluit genomen om de Netwerkanalyse 2006 te actualiseren. De aanleiding hiervoor is enerzijds het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem. Anderzijds kunnen we constateren dat enkele achterliggende factoren die van invloed zijn op de mobiliteitsontwikkelingen in de regio (economie, demografie en technologie) zich anders hebben ontwikkeld dan in 2006 was voorzien.



1.1 Doel

Het doel van de geactualiseerde Netwerkanalyse is het samenstellen van een integrale visie op het gebied van de bereikbaarheid binnen de regio Groningen-Assen, resulterend in een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en een bijgesteld Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). De inzet is te komen tot een optimale mix van de beschikbare rijks- en regionale middelen gebaseerd op gedeelde probleemanalyses en oplossingsrichtingen. De Netwerkanalyse 2013 kan dus worden gezien als de kapstok voor alle bereikbaarheidsprojecten in de regio. Het geeft de mogelijkheid om lopende en nieuwe projecten in samenhang te bekijken, af te stemmen met ruimtelijke ontwikkelingen en te beoordelen op oplossend vermogen en financiële kaders.

1.2 Methode

De Netwerkanalyse 2013 is een uitwerking van de Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2013 (zie bijlage 4). In deze rapportage komt de bereikbaarheid van de regio aan de orde waarbij de aandacht vooral uitgaat naar de kwaliteit en betrouwbaarheid van de deur-tot-deur bereikbaarheid. Hierin staat de gebruiker van het mobiliteitsnetwerk centraal.

Een belangrijk uitgangspunt is dat zowel inhoudelijk als procesmatig aangehaakt wordt op lopende processen en reeds in uitvoering zijnde bereikbaarheidsprojecten. Het vertrekpunt is uiteraard de Netwerkanalyse 2006 inclusief thematische actualisaties (OV-netwerkvisie, P+R-beleid, Raamwerk Regiorail), beleidswijzigingen en de analyses die zijn gemaakt in het kader van projecten als de Regiotram, Ring Zuid, Fietsroutes Plus, P+R, etc.

In november 2012 is gestart met de actualisatie van de Netwerkanalyse 2006. In de afgelopen maanden is een proces doorlopen conform de beleidscyclus. In voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitkomsten van beide fases:

- Fase 1 (evaluatie en analyse): De eerste stap van het proces was het in beeld brengen van de maatregelen die sinds 2006 door het programma Bereikbaarheid zijn gerealiseerd en welke projecten nog gepland of in uitvoering zijn (MIP 2008-2015). Tevens is de mobiliteitsontwikkeling in de regio Groningen-Assen in beeld gebracht voor de periode 2000-2012 en voor de verschillende corridors*. In samenhang hiermee zijn enkele achterliggende factoren onderzocht (macro-economische, demografische en technologische ontwikkelingen). Tevens is op basis van een verkeersmodel een toekomstverwachting geschetst. Op basis van deze analyse zijn conclusies getrokken over de ontwikkeling van de bereikbaarheid in de afgelopen periode. In maart 2013 is de rapportage van de analysefase (fase 1) opgeleverd.
- Fase 2 (strategie en maatregelen): Vervolgens is op basis van de uitkomsten van de analyse onderzocht op welke aspecten de bereikbaarheidsstrategie voor de Regio bijgesteld dient te worden. De bijgestelde bereikbaarheidsstrategie heeft vervolgens aan de basis gestaan van keuzes over de samenstelling van het Meerjaren Investeringsprogramma. Belangrijke tussenstap hierbij was het onderzoeken van het ambitieniveau voor het regionale OV waarop de komende jaren ingezet wordt.

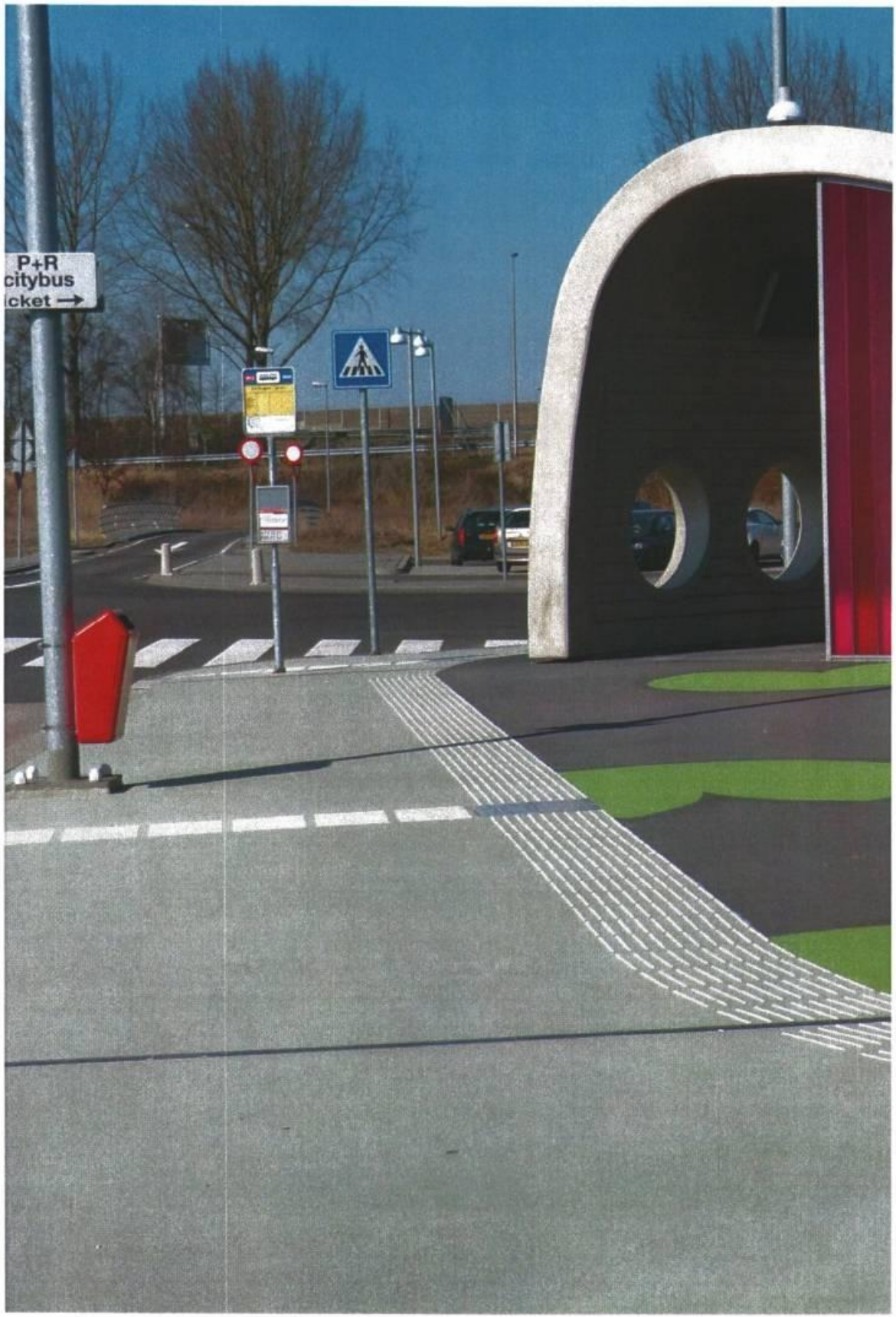
1.3 Proces

De actualisatie is uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur van Regio Groningen-Assen. Dit betekent dat de voorbereiding van de besluitvorming overleg plaatsvindt in het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer en de besluitvorming zelf in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Het project is ambtelijk aangestuurd door de ambtelijke begeleidingsgroep waarover het Programmabureau Regio Groningen-Assen de regie voert. Door deze begeleidingsgroep zijn alle voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en de lijnen uitgezet voor de werkwijze, probleemanalyse, verkeersmodel, bereikbaarheidsambitie en de op te stellen maatregelenpakketten.

Gelet op het integrale karakter van de Netwerkanalyse zijn ook andere relevante disciplines (ruimtelijke ordening en economie) direct betrokken bij de Netwerkanalyse door het organiseren van afstemmingsoverleggen, expertteams, ambtelijke werkconferenties en een bijeenkomst voor raads- en statenleden. Op deze wijze zijn alle regionale partners (zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau) en externe stakeholders, zoals VNO-NCW Noord en ProRail betrokken bij het proces. Daarnaast konden de regionale partners en stakeholders reageren op de gepresenteerde gegevens en de eerder verschenen tussenrapportage. Onder meer door het indienen van ideeën voor het verbeteren van de bereikbaarheid via de website van Regio Groningen-Assen. Er zijn in deze periode zeven voorstellen ingediend door diverse organisaties en particulieren. De binnengekomen reacties zijn meegenomen bij het opstellen van deze eindrapportage.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte terugblik op de ruimtelijk-economische en bereikbaarheidsambities van Regio Groningen-Assen en een overzicht van de stand van zaken van het programma Bereikbaarheid (Meerjareninvesteringsprogramma). Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de analyse van de mobiliteitsontwikkeling en de ontwikkeling van enkele achterliggende factoren in de afgelopen periode. Tevens wordt aandacht besteed aan de toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 komt de aangepaste bereikbaarheidsstrategie aan de orde. Op basis hiervan wordt in hoofdstuk 5 het maatregelenpakket beschreven. Het rapport wordt afgesloten (hoofdstuk 6) met een beschrijving van het vervolgtraject. In bijlage 6 is een verklarende woordenlijst opgenomen. In de tekst van het rapport staat een * achter de woorden die in de woordelijst zijn opgenomen.



2. Netwerkanalyse 2006

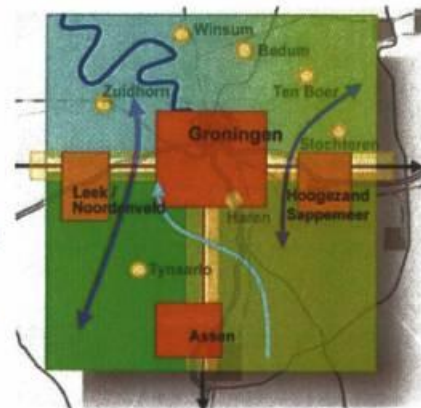


De regio Groningen-Assen is met 465.000 inwoners en 240.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. Meer dan een derde deel van de werkgelegenheid van Noord-Nederland bevindt zich in dit stedelijk netwerk. Daarnaast vervult de regio een belangrijke economische functie voor een veel groter omliggend gebied. Veel inwoners van Noord-Nederland zijn aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van vooral de centraal gelegen stad Groningen en in mindere mate Assen (onderwijs, zakelijke, commerciële, culturele, en medische voorzieningen).

In 2006 heeft Regio Groningen-Assen gekozen voor twee gelijkwaardige en samenhangende hoofddoelen namelijk:

- het versterken en profileren van de **economische positie** van de regio (zowel nationaal als internationaal);
- het behouden van de **gebiedskwaliteiten** die de regio haar unieke karakter geven.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de **T-structuur A7 en A28**. Afstemming hierover heeft onder meer plaatsgevonden in regionale woningbouwafspraken. Voor het realiseren van bundeling op de T-structuur is een optimale bereikbaarheid van groot belang. Het zo goed mogelijk afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeer- en vervoersysteem als drager van de verstedelijking en vice versa is daarom essentieel.



De T-structuur A7/A28 (inclusief de stadsring van Groningen) vormt de verbindende schakel tussen de huidige én toekomstig woon- en werkgebieden in de regio. De ruimtelijk-economische toplocaties langs deze T-structuur vormen de dragers van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen. Een optimale bereikbaarheid van deze locaties is daarom essentieel.

Op basis van deze ruimtelijk-economische ambitie is in de Netwerkanalyse 2006 een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor alle modaliteiten*. Deze bevatte een probleemanalyse en oplossingsrichtingen voor de knelpunten in de deur-tot-deurbereikbaarheid van de regio. Geconcludeerd werd dat de bereikbaarheid van de regio te maken heeft met de volgende bedreigingen (zie hierboven):

1. Verslechtering van de deur-tot-deurbereikbaarheid van de ruimtelijk-economische toplocaties van de regio (onder andere Zernike, UMCG, binnensteden) als gevolg van een verslechtering van het hoofdwegennet.
2. Een afnemende kwaliteit van het OV.
3. Onvoldoende kwaliteit van de P+R-locaties.
4. Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
5. Verslechtering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer.



Tevens is gebleken dat oplossingsrichtingen als ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, etc. (Ladder van Verdaas*) de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten weliswaar verzachten maar niet kunnen wegnemen.

Centraal in de Bereikbaarheidsstrategie staat de externe en interne bereikbaarheid. Het gaat bij de externe bereikbaarheid om een goede bereikbaarheid op internationaal, nationaal en landsdelig niveau (bereikbaarheid Noordoost-Europa, de Randstad, overige nationale stedelijke netwerken en de andere economische kerngebieden en stedelijke netwerken in Noord-Nederland). Daarnaast is een optimale interne bereikbaarheid van belang voor het versterken van het economisch functioneren en de ruimtelijke samenhang van de regio Groningen-Assen zelf. Tevens wordt ingezet op de ontwikkeling van ruimtelijk-economische toplocaties die de dragers vormen van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

De regionale Bereikbaarheidsstrategie bestaat uit onderstaande hoofdlijnen:

- Er wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het OV, de fiets en het goederenvervoer. Aangevuld met maatregelen voor mobiliteitsmanagement, maatregelen voor Beter Benutten van de bestaande infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement.
- De auto blijft, zeker in de sterk autoafhankelijke regio Groningen-Assen, een zeer sterke positie innemen. Verbetering van de weginfrastructuur blijft noodzakelijk (T-structuur A7/A28 en het onderliggend wegennet).
- Op essentiële punten wordt ingezet op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer met daarbij rail als de ruggengraat van het OV-systeem (onder meer frequentieverhoging, nieuwe spoorlijnen, tramlijnen, stations en OV-knooppunten en minder overstapbewegingen door doorkoppeling van spoorlijnen). Dit systeem wordt aangevuld met hoogwaardige busverbindingen (Q-liners).
- Gelet op de geconcentreerde stedelijkheid in een relatief weids achterland is voor een goede bereikbaarheid een belangrijke functie weggelegd voor overstappunten (P+R) in de regio. De P+R-locaties zijn onmisbare schakels in het bereikbaarheidssysteem.
- Ook de fiets speelt een belangrijke rol als primair vervoermiddel, maar ook als onderdeel van de ketenmobiliteit. Ingezet wordt op realisatie van Fietsroutes Plus*.
- Er worden maatregelen genomen om het goederenvervoer via weg, water en spoor te (blijven) faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.



Deelprogramma 1 - HOV-bus Inframaatregelen

1. HOV-as West (Koeriersterweg)
2. Opwaarderen Qliner haltes Roden
3. Opwaarderen Qliner haltes Leek
4. Dynamisch gebruik busbaan Peize - Groningen
5. Bus op de vluchstrook A28 Haren-Groningen Zuid
6. Bus op de vluchstrook A7 Leek - Hoogkerk / A28 De Punt - Haren

Deelprogramma 2 - P+R en busknooppunten

7. Transferium Assen Noord
8. Transferium Hoogkerk
9. Kwaliteitsverbetering Europapark
10. Transferium Haren
11. Centrumhalte Roden
12. Transferpunt Zuidlaren
13. Transferium Assen - West
14. Toegankelijkheid bushaltes Zuiderdiep
15. Bereikbaarheid transferium Haren / westelijke aansluiting A28 (Meerweg)
16. Transferium Hoogezand (P+R faciliteit, 1e fase)

17. Bus / treinknooppunt stationsgebied Haren
18. Bereikbaarheid busstation Assen
19. Toegankelijkheid bushaltes (niet op kaart aangegeven)

Deelprogramma 3 - Regionaal spoor

20. Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam
21. Station Europapark
22. Facelift Noordelijke Stations (niet op kaart aangegeven)

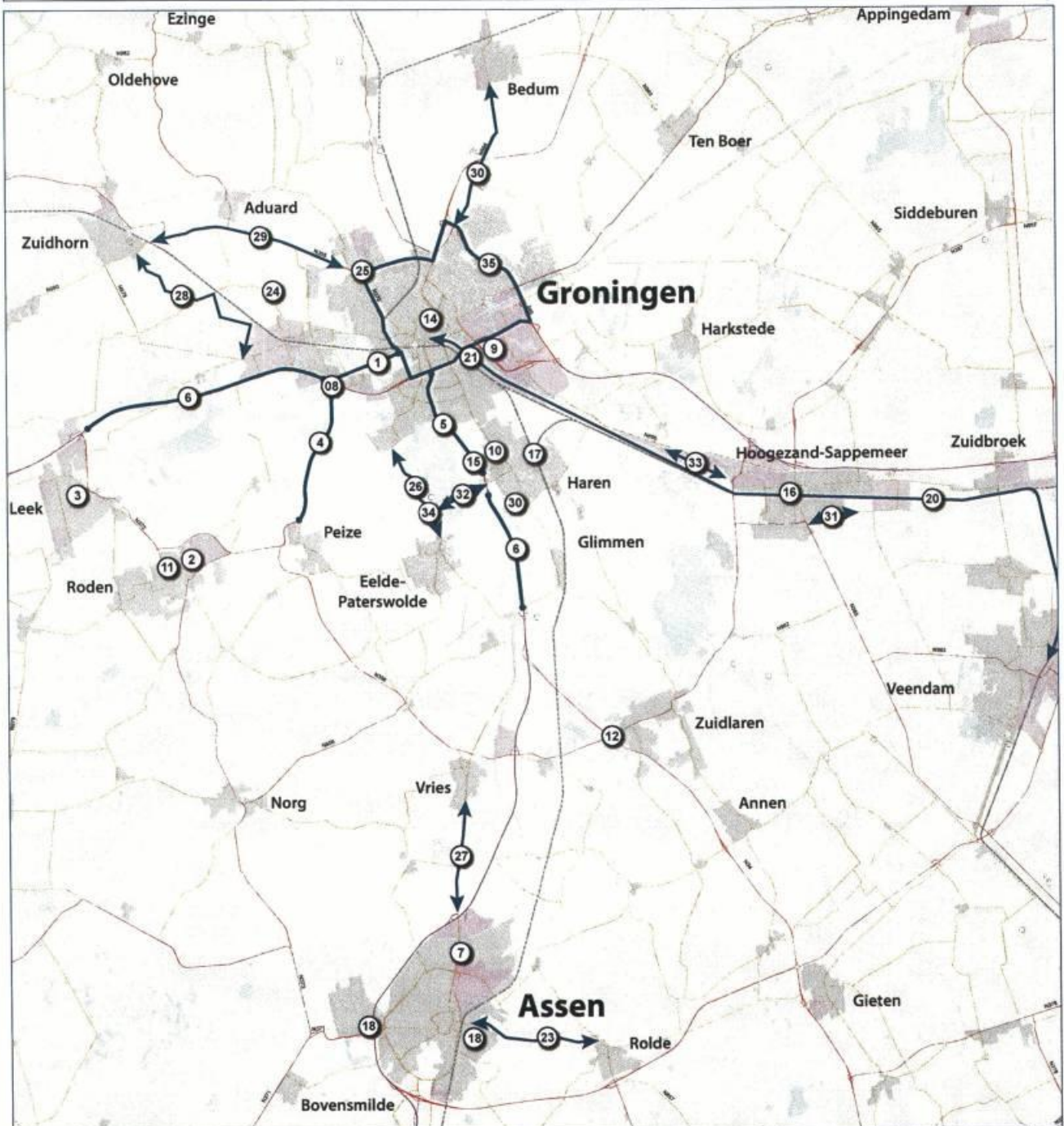
Deelprogramma 4 - Fiets

23. Fietsroute Plus Rolde-Assen
24. Fietsbrug Aduarddiep
25. Fietsbrug Reitdiep / Noordelijke Ringweg (Plataanbrug)
26. Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen
27. Fietsrouteplus Vries-Assen
28. Fietspad Zuidhorn - Den Horn
29. Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen
30. Fietsrouteplus Bedum - Groningen
31. Fietsverbinding "de Vosholen"
32. Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg

33. Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer
34. Fietsroute Rotonde Meerweg

Deelprogramma 5 - Mobiliteits- en verkeersmanagement

35. Verkeersmanagement Ring Groningen (incl. pakket 13)
36. Mobiliteitsmanagement / Taskforce (niet op kaart)
37. Dynamisch verkeersmanagement / DRIS (niet op kaart)



Gerealiseerde projecten en projecten in uitvoering RGA

Deze bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). Het MIP geeft een overzicht van projecten waarmee de regio de gezamenlijke ambitie wil verwezenlijken. Het regionaal bereikbaarheidsprogramma bestaat uit de volgende deelprogramma's¹:

1. HOV-bus infastraatregelen;
2. busknooppunten en P+R;
3. regionaal spoor;
4. fiets;
5. mobiliteits- en verkeersmanagement.

In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten en programma's (zie nevenstaande afbeelding). De totale investeringen van deze projecten bedroegen bijna € 200 miljoen. Vanuit het Regiofonds is hieraan ruim € 50 miljoen bijgedragen (circa 26%). Sommige projecten krijgen tevens een bijdrage vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Daarnaast staan op dit moment nog diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden. In bijlage 3 is per deelprogramma een overzicht opgenomen van de stand van zaken (januari 2013) van het regionale bereikbaarheidsprogramma. Op nevenstaande kaart zijn de gerealiseerde en in uitvoering zijnde projecten weergegeven.

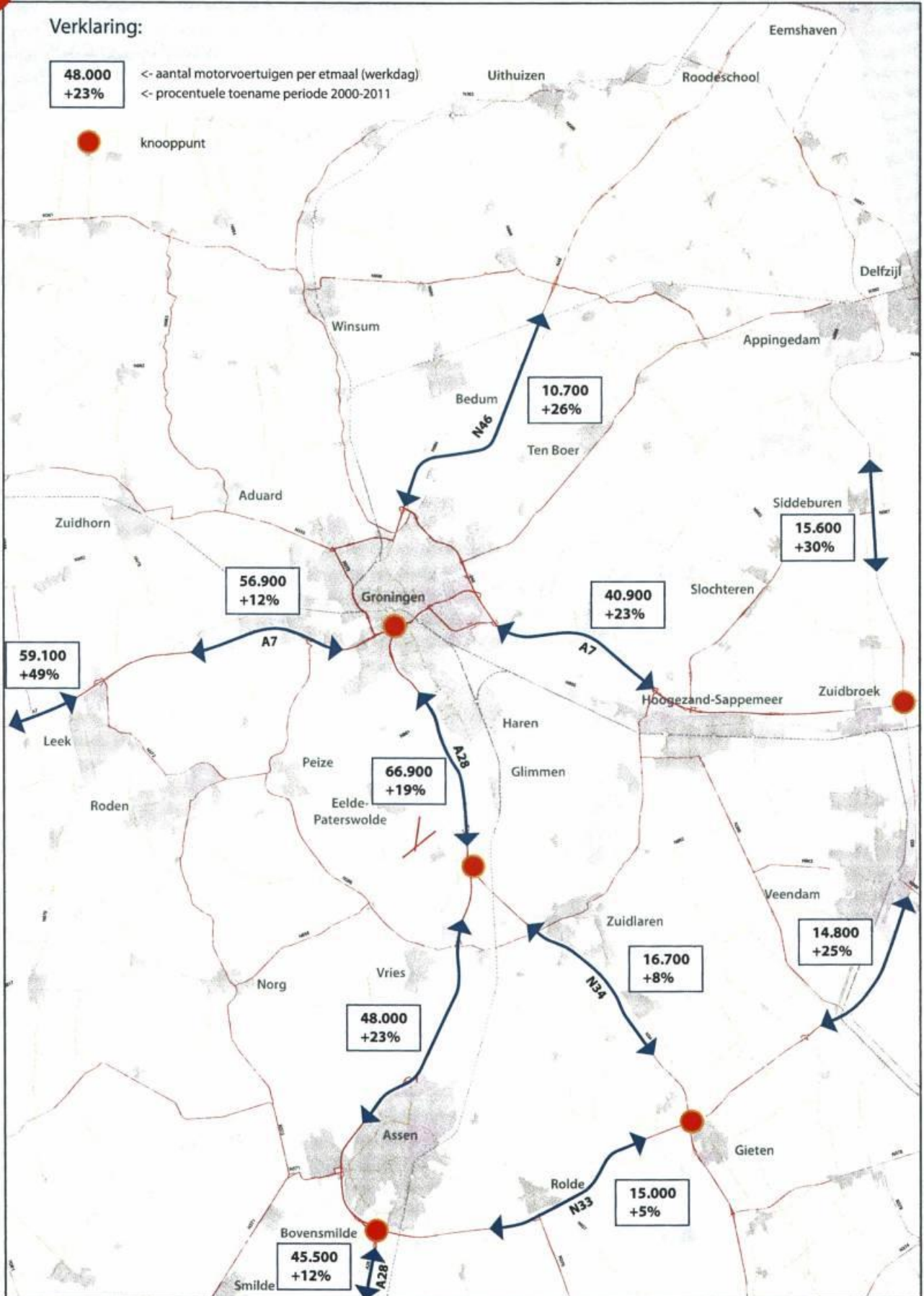
1 Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door de regio.



Verklaring:

48.000 <- aantal motorvoertuigen per etmaal (werkdag)
+23% <- procentuele toename periode 2000-2011

 knooppunt



Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011),

bron: provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat

3. Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren



In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de feitelijke mobiliteitsontwikkeling 2000-2012 binnen de regio Groningen-Assen, dat wil zeggen, de werkelijk waargenomen tellingen voor auto, bus, trein en fiets. Centraal staat de vraag hoe de mobiliteit zich heeft ontwikkeld tussen 2000-2012. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre de voorspellingen zijn uitgekomen en of de uitgevoerde maatregelen effect hebben gehad. In paragraaf 3.1 worden de belangrijkste bevindingen samengevat. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 de conclusies nader uitgewerkt. In paragraaf 3.3 en 3.4 worden respectievelijk de verklarende factoren beschreven en wordt een vooruitblik gegeven naar 2030. Gedetailleerde gegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

3.1 De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen

Op basis van de inventarisatie van de mobiliteitsontwikkeling over de afgelopen jaren en de prognose voor de komende jaren zijn de volgende conclusies geformuleerd die aan de basis staan van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie:

- De verwevenheid van de steden Groningen en Assen met de regio is groot en wordt steeds sterker. Het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit nog steeds. Dit vraagt om een hoogwaardig vervoersnetwerk en het versterken van de bijbehorende infrastructuur. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het aanleggen van P+R-voorzieningen en hoofdfietsroutes, de zogenaamde Fietsroutes Plus*.
- Op nevenstaande kaart wordt de mobiliteitsontwikkeling weergegeven op de (inter)nationale hoofdwegen (A7, A28, N33, N34 en N46). De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 fors gestegen, maar is wel binnen de prognoses gebleven. Na 2008 is sprake van een langzamere verkeersgroei dan wel stabilisatie. Dit is een landelijke trend: sinds 2005 vlakt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Ook in vergelijkbare landen zoals Frankrijk en Duitsland vindt dit plaats (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).
- Het autoverkeer is het sterkst gegroeid op de T-structuur A7 en A28 en Ring Groningen. Op de overige corridors is sprake van een minder snelle groei, stabilisatie of lichte daling. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een minder snelle verkeersgroei die sterk samenhangt met de economische crisis sinds 2008. Een aantrekkende economie zou weer een sterkere verkeersgroei kunnen betekenen. In hoeverre en in welke mate dit zich voor gaat doen is op dit moment niet te voorspellen en is ook afhankelijk van andere factoren (onder meer de digitale samenleving).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn anno 2013 nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid is dan ook zeer urgent.
- In de afgelopen periode zijn diverse maatregelen genomen om knelpunten op het hoofdwegennet en (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.



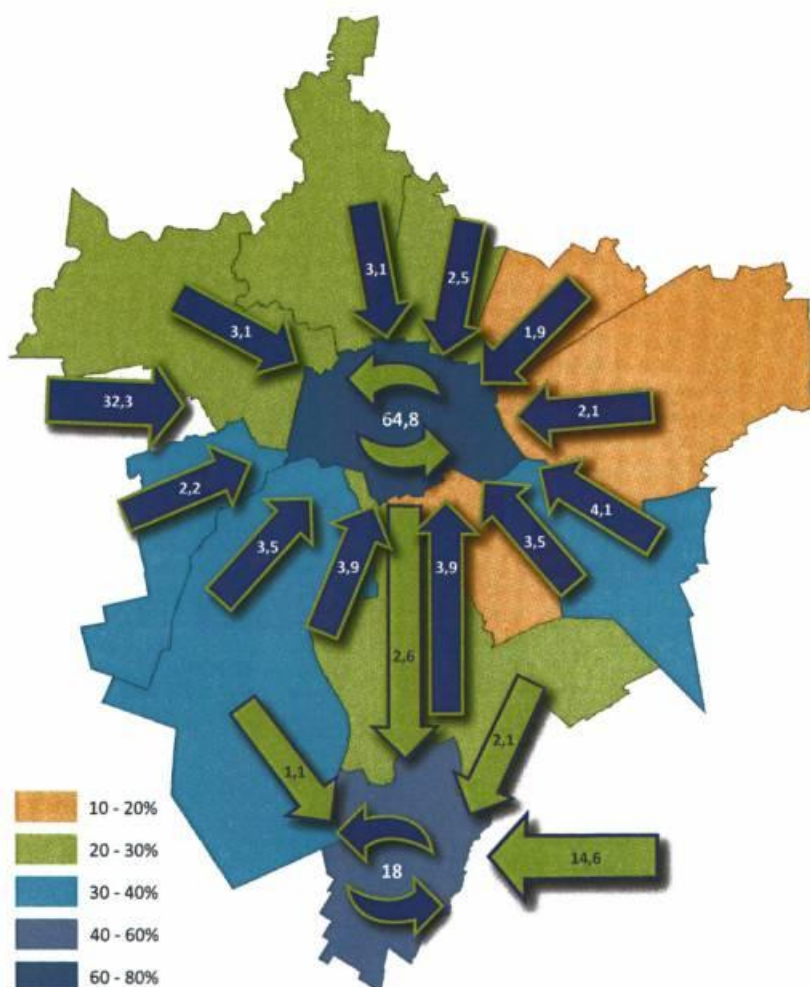
- Er is een sterke relatie tussen kwaliteitsverbetering van het OV en stijging van reizigersaantallen. De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (onder meer frequentieverhogingen en nieuwe Q-liners, reactivering spoorlijn Groningen-Veendam en station Europapark) blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren en een daling van het aandeel autoverkeer. Het is dan ook zinvol om het in de afgelopen jaren ingezette beleid van investeren in hoogwaardig OV voort te zetten. (Verdere versterking van het regionaal spoor en de Q-liners in combinatie met saneren van zwakke lijnen en verhoging van de efficiency van het OV).
- In de afgelopen jaren is ingezet op het verbeteren van de verbinding tussen regio en de steden door het realiseren van Fietsroutes Plus. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, een trend die wordt versterkt door de opkomst van de e-bike. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een auto-, trein- of busreis (ketenmobiliteit). Het verder investeren in de fiets als volwaardig alternatief voor de auto (en op korte trajecten voor het OV) blijft van groot belang om de potentie van de (elektrische) fiets te benutten, zowel als afzonderlijke vervoermiddel als in combinatie met auto en OV.
- Samen met de programma's Beter Benutten en Mobiliteitsmanagement spelen de P+R-locaties een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur* en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid kan zondermeer succesvol worden genoemd. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en overstaptelek tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten in het regionaal vervoerssysteem blijft dan ook van groot belang.
- Groningen Airport Eelde is een economische toplocatie en van belang voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

3.2 Trends en ontwikkelingen 2000-2012

3.2.1 Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen en buiten de regio. Deze onderlinge afhankelijkheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit betekent dat het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit.

- De regio had in 2010 ruim 232.000 banen waarvoor ruim 197.000 inwoners 'beschikbaar' waren (werkzame beroepsbevolking). In 2006 waren dit nog ruim 224.000 banen en ruim 172.000 inwoners. Dit betekent dat de regio als totaal een groeiende ingaande pendel heeft en dus in toenemende mate de banenmotor voor de omliggende schil is (zie bovenstaande afbeelding).
- Groningen en Assen hebben een sterke concentratie van onderwijsvoorzieningen. Het aantal scholieren/studenten is de afgelopen jaren gestegen en groeit nog steeds. Veel scholieren en

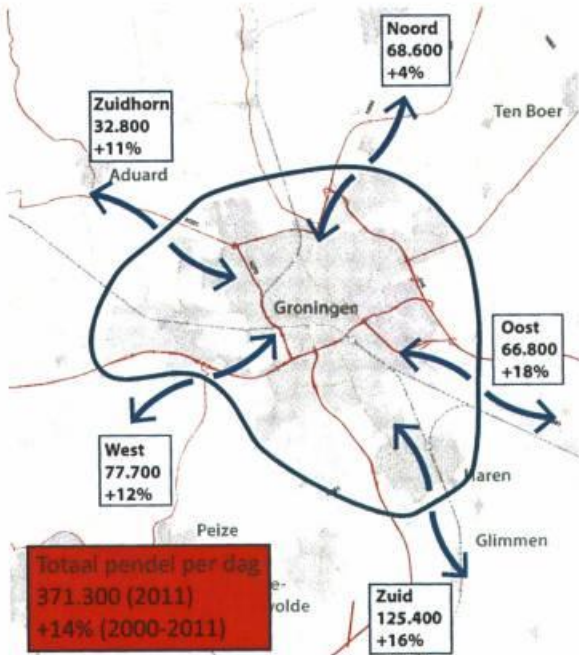


Percentage beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en aantal werknemers (x 1.000) werkzaam in Groningen en Assen (december 2010).

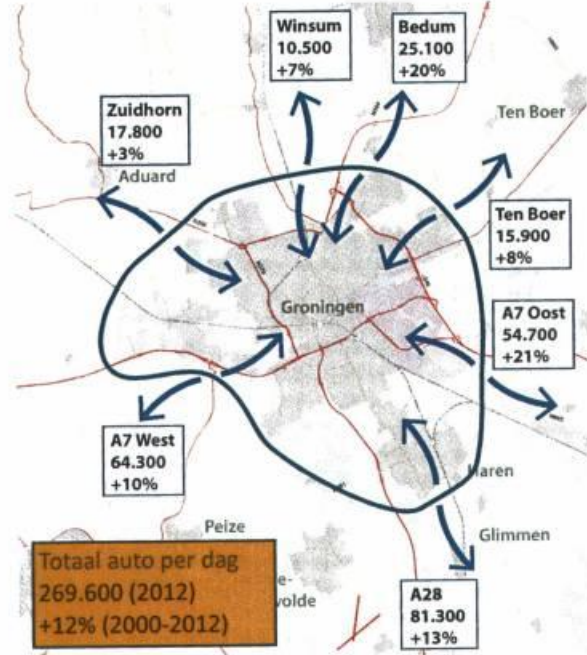
Bron: CBS

studenten reizen dagelijks met het OV of de fiets. Met name de stad Groningen moet dagelijks een grote stroom scholieren en studenten verwerken.

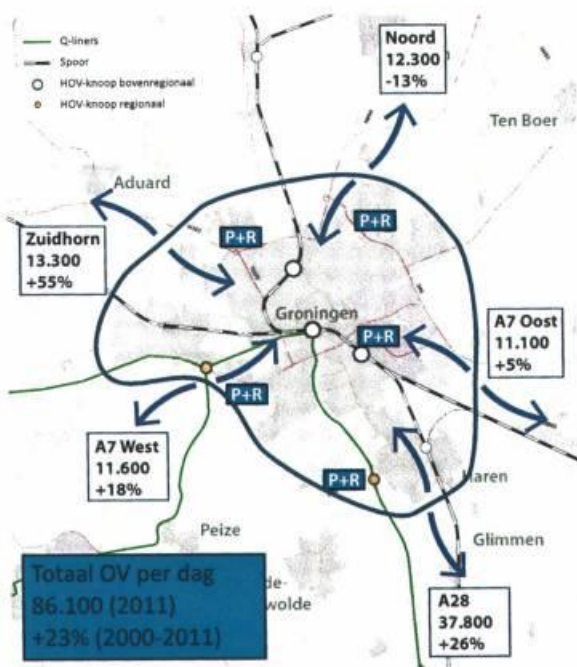
- Hoogwaardige culturele en sociale voorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen. Uiteraard zijn er binnen de regio ook andere grotere kernen met dergelijke voorzieningen (bijvoorbeeld Hoogezand en Leek/Roden), maar vooral hoogwaardige voorzieningen als musea, theaters, klinieken, ziekenhuizen en de grotere winkelketens zijn gevestigd in de twee grootste steden.
- Circa 53% van de beroepsbevolking in de regio werkt in de eigen gemeente. Vooral Assen en de stad Groningen bieden veel werk aan de eigen inwoners.
- Ruim 41.000 werknemers van binnen de regio Groningen-Assen werken in Assen of in de stad Groningen. Het aantal werknemers van buiten de regio Groningen-Assen dat in Assen of de stad Groningen werkt is eveneens substantieel (circa 47.000 werknemers). Dit betekent dat naast de interne bereikbaarheid ook de externe bereikbaarheid van de regio goed op orde moet zijn.



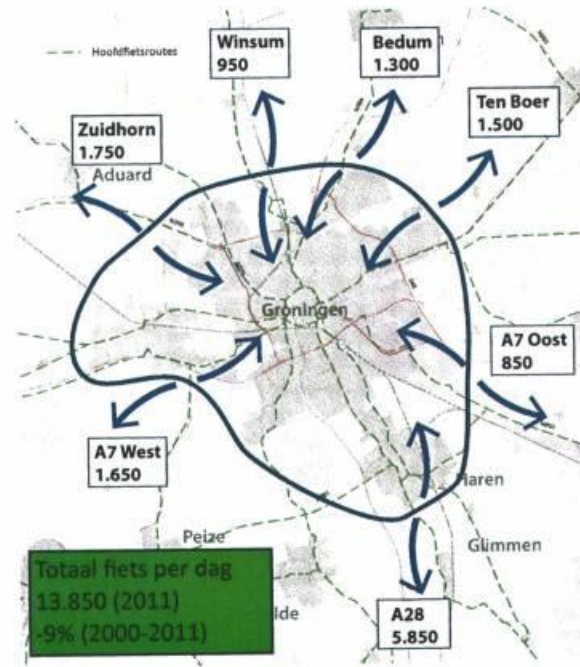
Ontwikkeling mobiliteit agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011),



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2012),



Ontwikkeling OV agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011).



Ontwikkeling fietsverkeer agglomeratiecordons stad Groningen (2000-2011).

Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

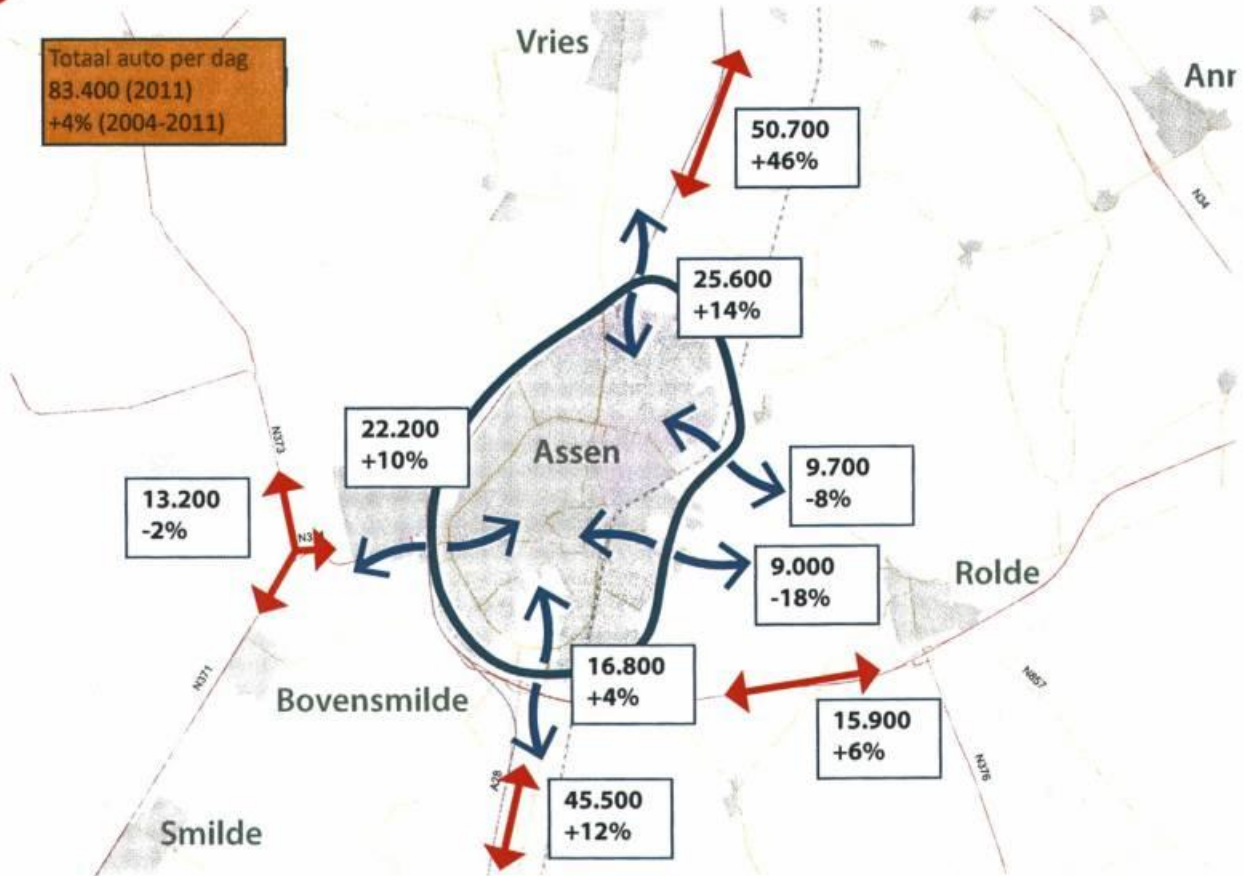
Deze verwevenheid komt ook tot uiting in de actuele verkeersgegevens. Zowel de auto, OV als de fiets kent 's ochtends een ingaande pendel richting de steden en 's avonds een uitgaande pendel naar de regio. Een hoogwaardig vervoersnetwerk met bijbehorende infrastructuur is nodig om de economische toplocaties en onderwijsinstellingen bereikbaar te houden. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van transferia en P+R-voorzieningen en van hoofdfietsroutes.

Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Groningen

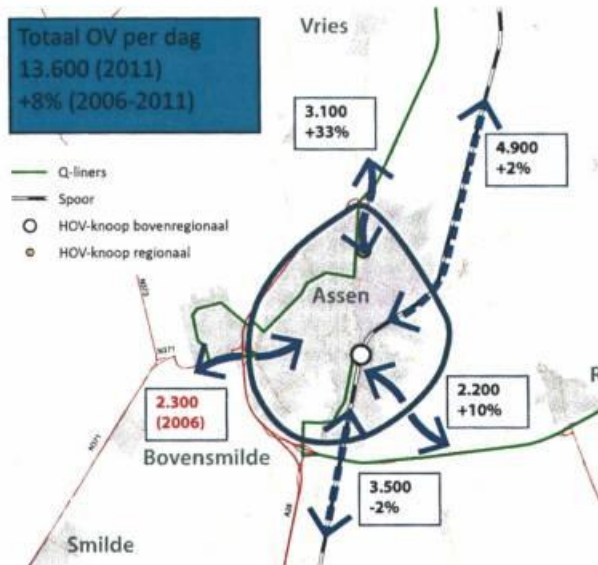
Dagelijks reizen ongeveer 370.000 mensen van en naar de stad Groningen (situatie 2011). Circa 73% komt met de auto, 23% met de bus en 4% op de fiets. De in-en uitgaande pendel is in de periode 2000-2011 sterk gegroeid, vooral op de T-structuur A7 en A28 (12-18%). De grootste stroom komt vanuit het zuiden. De pendel vanuit de noordelijke corridors is relatief weinig toegenomen of stabiel gebleven. Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie afbeelding op pag. 22 en 24):

- De autopendel op de T-structuur (A7 en A28), Ring Groningen en N46 groeide tot 2008 jaarlijks met 1-1,5%. De mobiliteit op de corridors Noord en Zuidhorn (N360, N361 en N355) groeide minder snel of daalde. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een trendbreuk: stabilisatie of een lichte afname. Alleen op de A28 en op de Ring Groningen groeit het verkeer nog.
- Het gebruik van het openbaar vervoer groeide tussen 2000-2011 met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. Deze groei vindt hoofdzakelijk plaats op de corridors waar treinen of Q-liners rijden. Dit zijn ook de corridors waarin door de regio fors is geïnvesteerd. De investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer blijken dus direct hogere reizigersaantallen op te leveren. Feitelijk zijn sterke lijnen versterkt en zwakke lijnen gesaneerd.
- De nieuw geopende stations Groningen Europapark en Veendam zijn zeer succesvol. Ook het aantal reizigers op Hoofdstation Groningen nam toe, evenals regionale stations in de gemeente Zuidhorn, Winsum en Hoogezand-Sappemeer. De keerzijde van dit succes zijn capaciteitsproblemen en vertragingen op en rond Hoofdstation Groningen.
- Het aandeel fietsverkeer is relatief klein (4%). De ontwikkeling van het fietsverkeer vertoont een sterk fluctuerend beeld als gevolg van weersinvloeden. Mede hierdoor is het nog te vroeg om uitspraken te kunnen doen over het effect van de gerealiseerde Fietsroutes Plus. Wel blijkt de daling van het fietsverkeer in de periode 2000-2006 te zijn omgebogen in een lichte stijging in de periode 2006-2011. In de stad Groningen zelf is het fietsverkeer in de periode 2000-2012 toegenomen met 28%. Het aandeel fietsverkeer is zeer hoog (circa 30%) (zie bijlage 1).

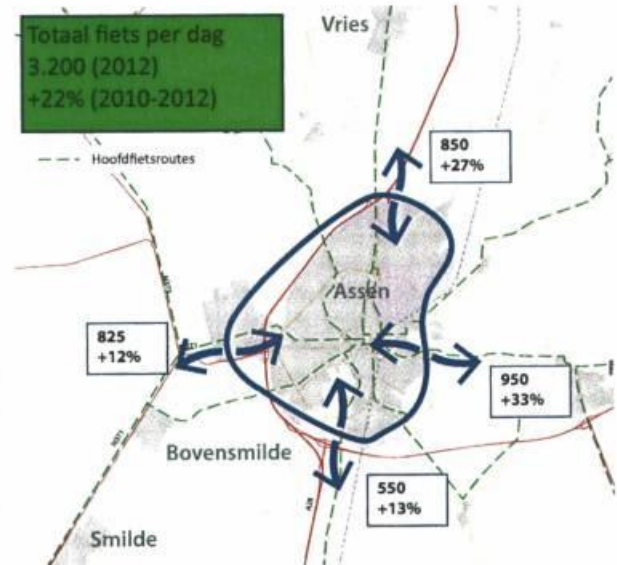
In de periode 2006-2011 heeft een verschuiving plaatsgevonden van autoverkeer naar openbaar vervoer. Het gaat om 1,5%, ofwel 5.500 reisbewegingen. In dezelfde periode is in de stad Groningen het aandeel autoverkeer afgenomen en nam het aandeel OV en fiets toe (zie bijlage 1).



Ontwikkeling autoverkeer Assen en omliggende hoofdwegen (2004-2011),
bron: gemeente Assen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat



Ontwikkeling openbaar vervoer Assen (2006-2011)
Bron: NS Reizigers, OV-bureau



Ontwikkeling fietsverkeer Assen (2010-2012)
Bron: provincie Drenthe

Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Assen

Dagelijks reizen ruim 100.000 mensen van en naar Assen. Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat circa 83% met de auto komt, 14% met de bus en 3% op de fiets. Het aandeel OV is in Assen lager dan in Groningen, meer mensen reizen met de auto. De pendel is in de periode 2004-2011 gegroeid, vooral vanuit noordelijke en westelijke richting.

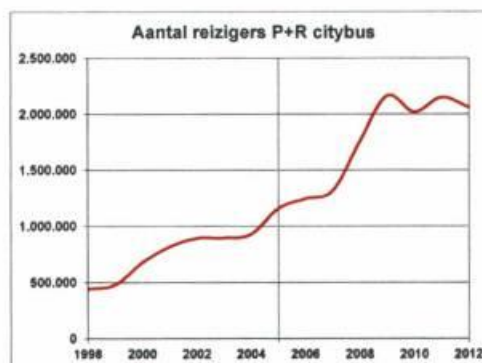
Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie nevenstaande afbeelding):

- Het meeste autoverkeer bevindt zich op de noordelijke invalsweg (wegvak Peelo). Hier is ook de grootste groei gemeten (+14%). Ook op de westelijke invalsweg (Balkenweg) is sprake van groei (N371/N373), mede als gevolg van de ontwikkeling van woonwijk Kloosterveen. Op de oostelijke invalswegen (Rolderhoofdweg en Europaweg oost) is sprake van een forse afname. Een deel van het verkeer rijdt nu via de N33. Momenteel wordt gewerkt aan het bereikbaar houden van de binnenstad met het RSP-project FlorijnAs.
- Het aantal reizigers met het openbaar vervoer is in de periode 2006-2011 gegroeid met circa 8% tot een totaal van ruim 13.000 reizigers (exclusief de Friese lijnen). De grootste groei werd gerealiseerd op het busvervoer van en naar Groningen: een direct gevolg van de investeringen in hoogwaardig busvervoer (extra Q-liners). Het treinvervoer steeg in diezelfde periode met 2%.
- Het aandeel fiets steeg met bijna 20% over de periode 2010-2012. De grootste groei wordt gemeten aan de oostkant (+33%) en noordkant (+27%).

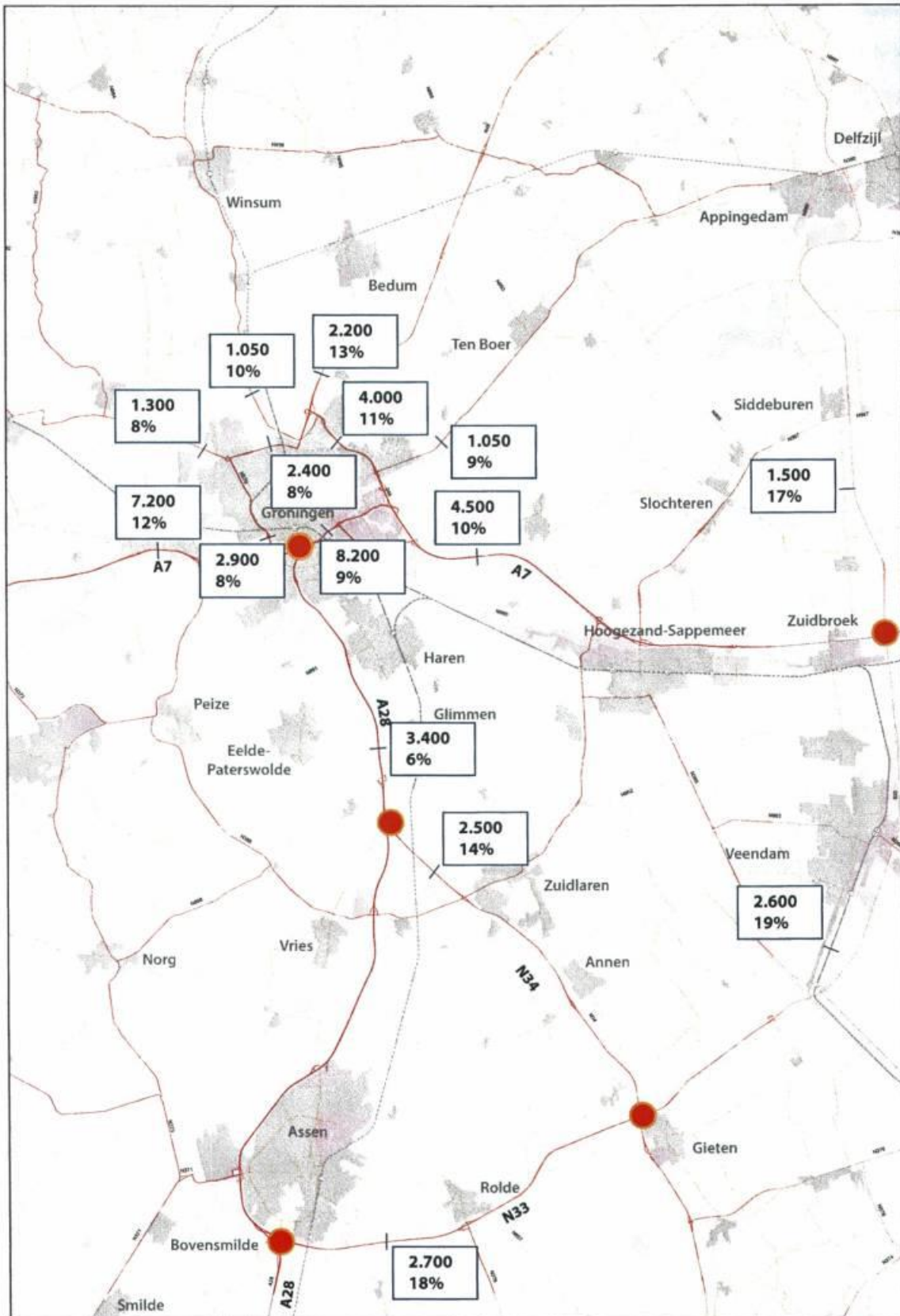
3.2.2 P+R en OV-knooppunten

De eerste P+R locaties in Groningen waren bedoeld als alternatief voor binnenstadsbezoekers en ter ontlasting van de binnenstad. De focus is in de afgelopen periode verschoven naar het afvangen van forensen (woon-werkverkeer) op P+R locaties aan de rand van de stad zodat de ringweg en stedelijke hoofdwegen worden ontlast. In de afgelopen jaren is hierin een belangrijke stap gezet door realisatie van P+R Haren, P+R Hoogkerk en P+R Europapark:

- In de regio Groningen Assen is de gemiddelde bezettingsgraad van carpoolplaatsen gestegen van 40-50% in 2006 tot circa 60% in 2011. De grootste groei vindt plaats op P+R's langs de hoofdtransportassen, zowel wegen als spoorwegen.
- Het gebruik van P+R's rond de stad Groningen is sterk toegenomen, zowel op doordeweekse dagen (woon-werk) als op zaterdagen (winkelend publiek).
- P+R Haren is direct na opening in 2008 al zeer succesvol. Door de combinatie van een frequente P+R-citybus (lijn 22), een werkgeverscontract met het UMCG en een aantrekkelijk tarief staat het terrein op doordeweekse dagen vol (bezettingsgraad 100%). De bezetting van het in 2011 geopende P+R terrein Hoogkerk ligt in 2013 rond de 45%.



Bron: OV-bureau



Vrachtverkeer hoofdwegennet (gemiddeld hoeveelheid en percentage per wegvak),
 Bron: provincie Groningen en Drenthe, Rijkswaterstaat

- Tijdens de zaterdagen zijn P+R Kardingse en Haren voor meer dan de helft gevuld. Op zondagen is de bezetting afhankelijk van koopzondagen en thuispeeldagen van FC Groningen.
- De P+R bussen vanuit Haren, Europapark en Hoogkerk hadden in 2011 samen ruim 2 miljoen reizigers en is sterk gegroeid t.o.v. 2006 (zie nevenstaande afbeelding).
- Op dit moment zijn met 43.000 werknemers afspraken gemaakt om op een ander moment (buiten de spits), met een ander vervoermiddel te reizen, of niet te reizen (thuiswerken). Alleen al bij het UMCG leidt dit tot een kleine 1.000 auto's minder die niet meer dagelijks het binnenstedelijk netwerk belasten, maar aan de stadsrand op de P+R locaties parkeren.
- Daarnaast ontwikkelen de P+R locaties zich ook als OV-knooppunt. Hier vinden niet alleen overstappen plaats van auto naar bus (en vice versa), maar ook steeds vaker tussen de verschillende buslijnen. Een goed voorbeeld hiervan is P+R Hoogkerk vanaf waar niet alleen Hoofdstation, binnenstad en UMCG, maar ook Zernike en Martini Ziekenhuis direct bereikbaar is.

3.2.3 Goederenvervoer

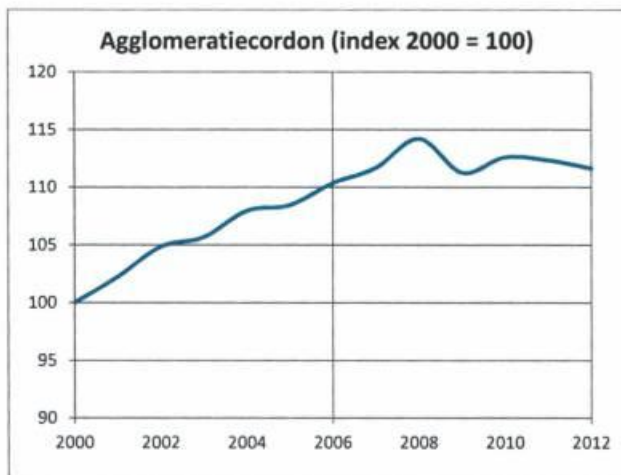
Voor het goederennetwerk is van belang dat de bereikbaarheid goed is en dat de bedrijventerreinen en de binnensteden goed ontsloten zijn. Binnen de regio worden goederen vervoerd per weg, spoor en water. Het beleid in de regio is erop gericht dat bedrijventerreinen gesitueerd worden langs de T-structuur en dat deze goed ontsloten worden.

In de huidige situatie zijn de knelpunten in de regio beperkt. De twee grootste knelpunten (Zuidelijke Ringweg Groningen en knoop A28/N33) worden de komende jaren aangepakt, waardoor deze knelpunten verdwijnen. Daarnaast zijn in de afgelopen periode diverse maatregelen genomen om knelpunten op (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet en overige regionale wegen op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.

Groningen is een belangrijk kruispunt voor de beroepsvaart. Het drukste punt is de Oostersluis in het Van Starckenborghkanaal. Daar kwamen in 2011 ruim 20.000 schepen langs, waarvan circa 13.700 beroepsvaart (met ruim 10 miljoen ladingen) en circa 6.300 recreatievaart. Het aantal scheepvaartbewegingen is afgenomen ten opzicht van 2006, wel is het aantal ladingen ongeveer gelijk gebleven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er met gemiddeld grotere schepen wordt gevaren (tonnage per schip is fors toegenomen) en dat tijdens de economische crisis het relatieve belang van goederenvervoer over water is toegenomen (de tonnages bleven gelijk, terwijl de logistieke sector als geheel (fors) is gekrompen).

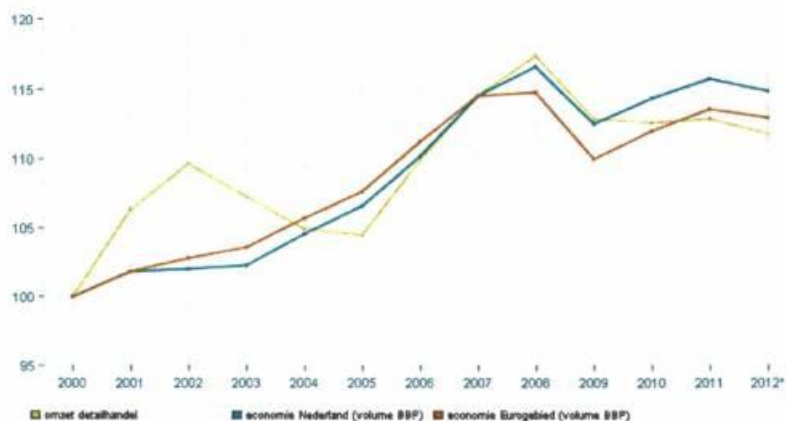
3.2.4 Groningen Airport Eelde

De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie. De luchthaven vervult een belangrijke functie in het functioneren en internationaliseren van het regionale bedrijfsleven. De huidige economie is kennisintensief en internationaal georiënteerd. Hierin vervult een regionale luchthaven met een



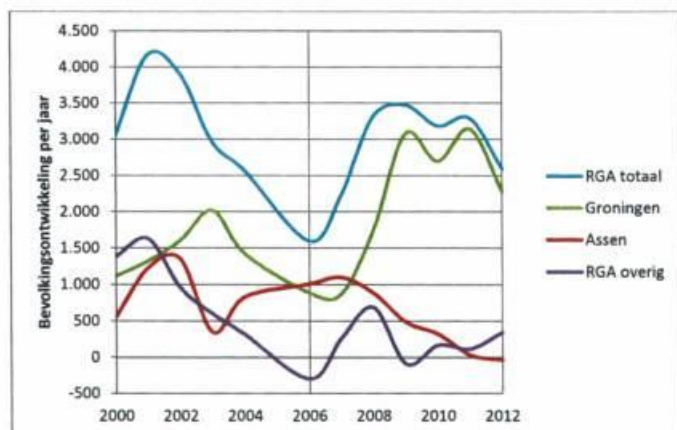
Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011).

Bron: provincie Groningen.



Ontwikkeling economie Nederland en Eurogebied,

bron: CBS



Bevolkingontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012

(bron: CBS)

frequente verbinding naar een internationale hub* (London, Frankfurt) een essentiële functie. Dit beperkt zich niet alleen tot grote bedrijven en kennisinstellingen, maar ook het MKB is steeds meer internationaal actief. Door een goede bereikbaarheid door de lucht wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe internationale bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. De andere belangrijke functie van de luchthaven voor de regio is het toerisme. Het is niet alleen belangrijk dat bewoners vanuit de eigen regio op vakantie kunnen, de regio wordt bij de ontwikkeling van lijndiensten ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

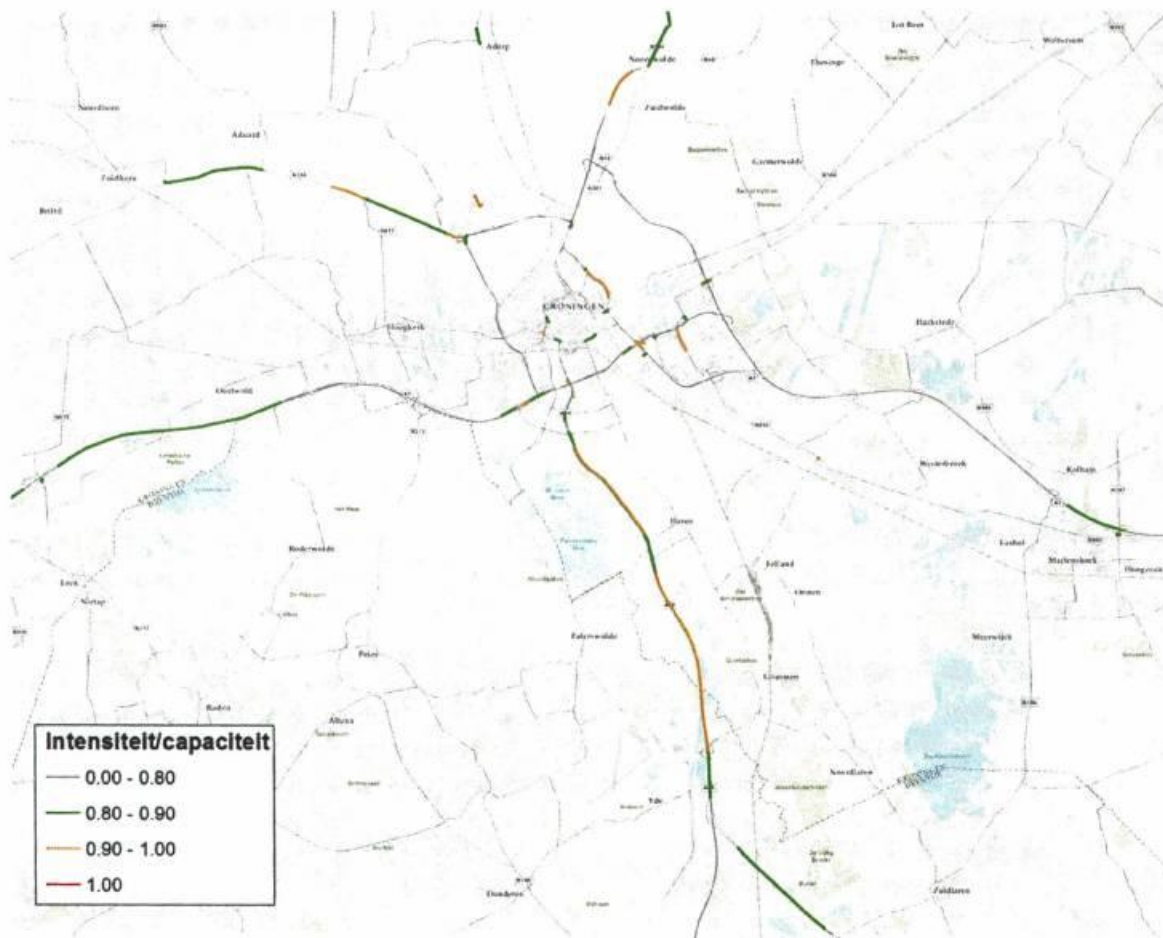
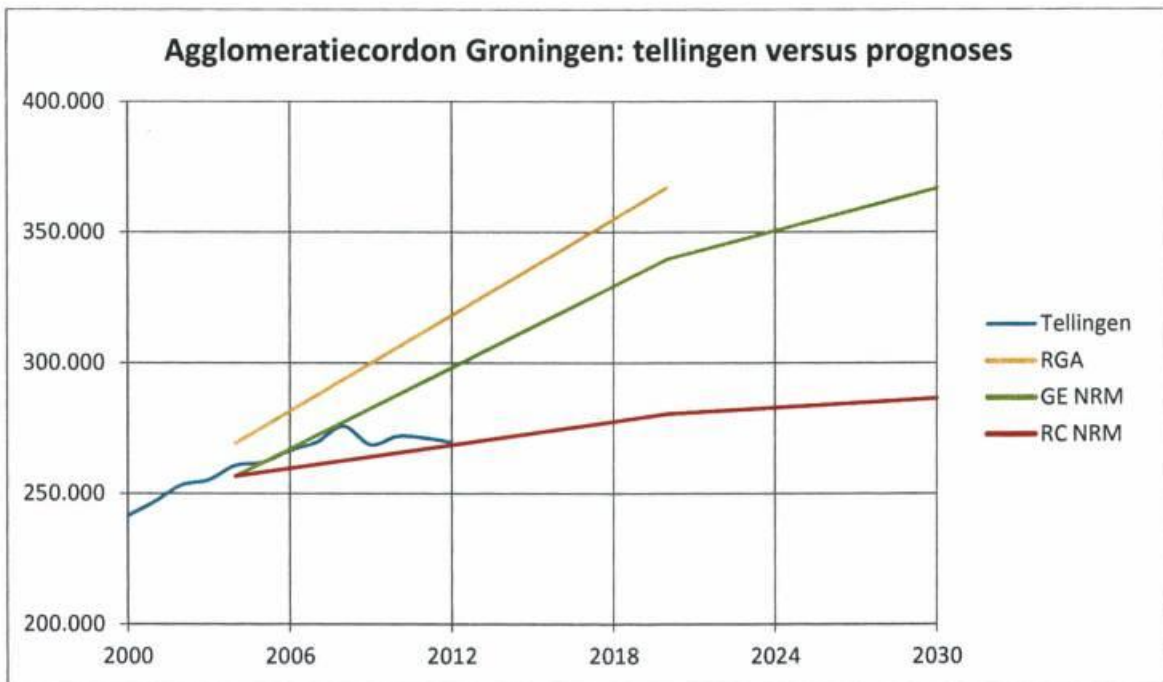
Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk tot circa 200.000 passagiers, terwijl het aantal vliegbewegingen (inclusief les-/oefenvluchten en privévluchten) afnam. Net als veel andere regionale luchthavens realiseerde Groningen Airport Eelde hogere groeipercentages door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van goedkope lijndiensten. Omdat in 2013 de baanverlenging gereed is gekomen is de verwachting dat het aantal reizigers na 2013 nog verder zal toenemen. Het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg van de luchthaven (auto- en OV-verbinding) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

3.3 Verklarende factoren

De Nederlandse samenleving is sterk veranderd de afgelopen decennia. Ook de mobiliteit verandert, zowel op nationaal als op regionaal niveau. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van enkele achterliggende factoren die van belang zijn voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio (zie nevenstaande afbeelding en bijlage 1). De belangrijkste ontwikkeling in de regio Groningen-Assen is de gesignaleerde trendbreuk in de groei van het autoverkeer vanaf 2008 en de toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Deze trendbreuk blijkt sterk samen te hangen met de economische crisis die in 2008 is uitgebroken. Dit betekent waarschijnlijk dat bij een aantrekkende economie ook de mobiliteitsgroei weer aantrekt. Er zijn echter andere factoren die tot gevolg kunnen hebben dat die groei gematigder zal zijn dan in het verleden.

De gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer valt eveneens samen met een trendbreuk in de regionale bevolkingsontwikkeling. De groei van de regio komt in de laatste jaren voor het grootste deel (en in toenemende mate) voor rekening van de stad Groningen. Deze groei zit vooral in de groep jongvolwassenen (20 tot 29 jaar). Juist deze bevolkingsgroep blijkt in de afgelopen jaren steeds minder gebruik te maken van de auto en meer van alternatieve vervoersvormen (openbaar vervoer en fiets). Dit zien we terug in de mobiliteitsgegevens: in de stad Groningen is het autoverkeer gedaald en het openbaar vervoer en fietsverkeer gestegen.

In de regio Groningen-Assen zijn wonen en werken geconcentreerd op de T-structuur. Er bestaat een duidelijk verband tussen de ontwikkeling van woon- en werklocaties en de geconstateerde trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling. Het tempo van woningbouw en bedrijventerreinen



Verhouding Intensiteit/capaciteit ochtendspits 2030
Global Economy (NRM 2013)

is sinds 2008 sterk teruggelopen als gevolg van de mondiale economische crisis. Daarom is het 'concentratie' beleid bijgesteld: concentratie vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden. Uit cijfers blijkt verder dat er krimp plaatsvindt in het gebied buiten de steden.

Meer nog dan voorheen is het omliggende gebied aangewezen op de stedelijke voorzieningen (ziekenhuis, onderwijs, werkgelegenheid, winkels). Enerzijds leidt krimp tot minder mensen en dus minder verplaatsingen, anderzijds leidt krimp tot meer en langere verplaatsingen als gevolg van concentratie van voorzieningen naar de toch al druk bezochte steden.

Veranderingen op het gebied van onderwijs (onder meer plannen voor invoering sociaal leenstelsel en vervanging OV-studentenkaart door een kortingskaart), kunnen van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. De exacte maatregelen en de mobiliteitseffecten zijn op dit moment nog onduidelijk. Ook de mobiliteitseffecten van de digitale samenleving zijn op dit moment nog niet goed in te schatten.

3.4 Vooruitblik 2030

Auto

Uit de analyse van de bestaande verkeersmodellen (NRM 2013, RGA 2006) blijkt dat de bevolking en economie minder hard groeien dan voorspeld, vooral in de schil rond de regio Groningen-Assen (zie bijlage 2). Dit heeft uiteraard gevolgen voor de ontwikkeling van het autoverkeer (zie nevenstaande afbeelding). Tot 2008 loopt de mobiliteitsgroei rond de stad Groningen in lijn met de prognose van het scenario Global Economy (GE)*, daarna zien we een trendbreuk in het groeitempo (de mobiliteit ontwikkelt zich meer in lijn met het scenario Regional Community (RC)*. Belangrijke vraag is hoe de mobiliteit zich gaat ontwikkelen als de economie in de toekomst weer op het groeiniveau van vóór 2008 komt. Geconcludeerd kan worden dat er tussen de scenario's een grote marge zit. Er is dan ook geen eenduidige voorspelling te geven voor de mobiliteitsontwikkeling tot 2030, maar alleen een bandbreedte waarbinnen de ontwikkeling waarschijnlijk plaats gaat vinden. Gerichte monitoring van de actuele mobiliteitsontwikkeling is dan ook van groot belang. (zie paragraaf 6.2).

Het grootste regionale knelpunt, de Zuidelijke Ringweg Groningen, wordt aangepakt vóór 2020. Dit knelpunt is de belangrijkste veroorzaker van de vertraging in de spits rond Groningen. Na realisatie van Aanpak Ring Zuid is dit knelpunt verdwenen. Uit de modellen blijkt dat er op direct aansluitende wegvakken capaciteitsproblemen optreden op langere termijn en in het hogere groeiscenario Global Economy (zie nevenstaande kaart):

- A7 west Leek - Hoogkerk;
- A28 De Punt - Haren;
- A7 oost Hoogezand - Westerbroek.



Daarnaast blijkt uit modelberekeningen in het kader van Aanpak Ring Zuid dat er diverse knelpunten blijven bestaan rond aansluitingen van het stedelijk netwerk op de hoofdinfrastructuur en de aanrijroutes naar economische toplocaties binnen de stad Groningen (dynamo's). Door middel van gerichte monitoring zal in de komende periode beoordeeld worden in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen (al dan niet binnen het project Aanpak Ring Zuid).

Openbaar vervoer

Uit de praktijk blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer naast regionaal te beïnvloeden factoren als lijnvoering (frequentieverhoging), snelheid (busbanen, VRI's*) en comfort (DRIS*, haltes), afhankelijk is van bovenregionale factoren. Deze zijn moeilijk te beïnvloeden, zoals een toename van de arbeidsparticipatie, brandstofprijzen of welvaartsontwikkeling.

Een derde van de afgelegde treinkilometers en bijna de helft van alle bus- en tramkilometers komt voor rekening van scholieren en studenten. Een kwart hiervan wordt afgelegd met de OV-studentenkaart. Veranderingen in het onderwijs kunnen dan ook van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. Op regionaal niveau gaat het bijvoorbeeld om de te verwachten groei van het aantal studenten. Tevens spelen relevante beleidsontwikkelingen op nationaal niveau een rol. Denk hierbij aan de beoogde omzetting van OV-studentenkaart in een kortingskaart en de veranderingen in het beursstelsel waardoor studenten mogelijk langer thuis blijven wonen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van e-learning kunnen van invloed zijn. De exacte gevolgen voor mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder zijn onzeker.

Fiets

Landelijk onderzoek wijst uit dat de potentie van de e-bike in de regio de komende jaren verder kan stijgen met circa 5%. Dit percentage is lager dan gemiddeld vanwege de relatief lage bevolkingsdichtheid. Uit een aantal regionale kleinschalige praktijkvoorbeelden komen echter positieve resultaten naar voren en zien we dat de aanschaf van e-bikes groeit. De afstand die forensen met een elektrische fiets afleggen om op hun werk te komen, is anderhalf keer groter dan met een gewone fiets. De aanlegde Fietsroutes Plus zijn zeer geschikt voor e-bikes. Mogelijke verbeterpunten zijn de routes vanaf de stadsranden naar de bestemmingen in de stad, fietsparkeren, oplaadpunten en verbeteren faciliteiten op P+R's (ketenmobiliteit). Verwacht wordt dat het fietsgebruik in de toekomst zal toenemen. Men zal vaker de fiets nemen en grotere afstanden afleggen. Door deze kan het gebruik van de auto licht afnemen. Dit zal waarschijnlijk niet direct tot minder files leiden, maar wel tot een betere bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden in de regio.

De invloed van de beoogde omzetting van OV-studentenkaart in een kortingskaart op het fietsgebruik in met name de stad Groningen is op dit moment nog niet te voorspellen, evenals de noodzaak voor het nemen van maatregelen betreffende de fietsinfrastructuur. In de komende periode zal hier in het kader van het monitoringsprogramma (zie paragraaf 6.2) nader onderzoek plaatsvinden.

Beleid

De rijksbemoeienis met de regio wordt steeds selectiever en vindt plaats via de bereikbaarheidsagenda Noord-Nederland. Uitgangspunt zijn de 5 I's (Innoveren, Informeren, Instandhouden, Inrichten en Investeren). Investeren komt pas aan de orde als de andere I's niet toereikend zijn. Hierdoor zal Regio Groningen-Assen meer en meer moeten functioneren op eigen kracht. Op provinciaal en regionaal niveau is de vanaf 2006 ingezette beleidslijn voortgezet. Wel is dit beleid bijgesteld als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen: concentratie van werken en wonen vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden.

In de Actualisatie Regiovisie 2013 (zie bijlage 4) is aangegeven dat de oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – overeind blijven. Daarvan zijn drie nieuwe speerpunten afgeleid voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

- De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.
- De interne samenhang versterken door het versterken van de interne bereikbaarheid. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling.
- Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.

Beleidslijn 2006	Beleidslijn 2013
Nota Ruimte en Nota Mobiliteit	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
<ul style="list-style-type: none"> • Rijk betrokken bij regio: Netwerkanalyse • Regio Groningen-Assen nationaal stedelijk netwerk • Zuiderzeelijn • Gescheiden beleid voor ruimte en mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Selectieve betrokkenheid Rijk (concurrentiepositie leidend) • Energyport Groningen van nationale betekenis • RSP-projecten • Integratie mobiliteitsbeleid in omgevingsbeleid • Bereikbaarheidsagenda en 5 I's
Groningen (POP 2) Drenthe (POP 2 en PVVP) Actualisatie Regiovisie 2004	Groningen (POP 2009-2013) Drenthe (Omgevingsvisie) Actualisatie Regiovisie 2013
Provincies – zetten beleidsmatige lijn door <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijk netwerk Groningen-Assen • Multimodale bereikbaarheid • Deur-tot-deurbenadering en ketenmobiliteit • Systeemsprong openbaar vervoer 	
Concentratie wonen en werken in de T-structuur A7 en A28 : <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke kernen Groningen en Assen • Schragende kernen Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden 	Concentratie wonen en werken in de T-structuur A7 en A28: <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke kernen Groningen en Assen • Bijstelling woningbouwprogramma als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen



Aangepaste bereikbaarheidsstrategie

Hieronder is een samenvatting gegeven van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie. In het *blauw* zijn de wijzigingen ten opzichte van 2006 aangegeven:

1. Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio. *Dit betreft o.a. de dynamo's in de stad Groningen, de economische kerngebieden van Assen en Groningen Airport Eelde.*
2. De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt gezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.
3. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur via mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement wordt ingezet in samenhang met de aanleg van infrastructuur.
4. De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investerings in auto infrastructuur blijven nodig *daar waar knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid) zich blijven voordoen en daar waar aanpassingen nodig zijn voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de grote infraprojecten in de regio (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen).*
5. Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.
6. HOV assen (Rail en Bus) zijn de dragers van het OV-netwerk. *Daarbinnen zijn OV knooppunten van essentieel belang.*
7. Het snel en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen)
8. P+R's in combinatie met vervoltransport (bus en fiets) zijn onmisbare schakels in het netwerk. De hoofdfunctie van de P+R's is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer
9. Voor de korte en middellange afstand (15 km) wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. *Speciale aandacht gaat uit naar de aanlanding in de stad en fietsparkeren.*
10. De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

4. Bereikbaarheidsstrategie 2030

4.1 Actualisatie bereikbaarheidsstrategie

In de periode 2006-2012 heeft de regio geïnvesteerd in een groot aantal projecten op het gebied van:

1. HOV-bus inframaatregelen;
2. Busknooppunten en P+R;
3. Regionaal spoor;
4. Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels;
5. Mobiliteits- en verkeersmanagement;

Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door Regio Groningen-Assen.

Op basis van de uitgevoerde analyse is geconcludeerd dat de uitvoering van deze projecten een positieve bijdrage heeft geleverd aan verbetering van de bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen. Dit blijkt onder meer uit de afname van het aandeel autoverkeer en toename van het aandeel openbaar vervoer in de modal split op het agglomeratiecordon Groningen. De effecten van deze projecten zijn ingeschat en niet daadwerkelijk gemeten. Dat gaat de regio in de komende periode wel doen. Hiervoor wordt een monitoringsprogramma opgesteld en zullen periodieke rapportages worden gemaakt (zie hoofdstuk 6).

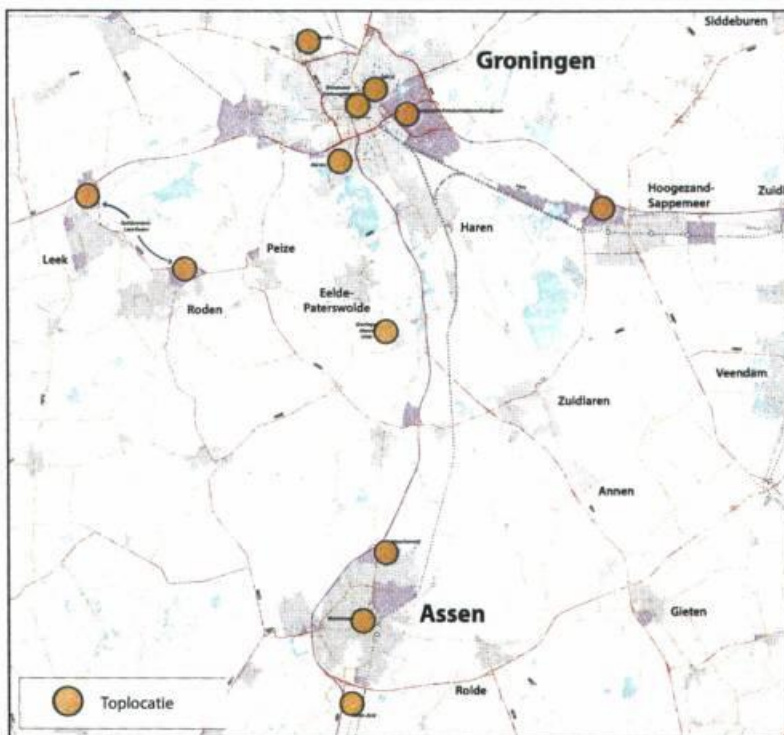
Op dit moment staan diverse grootschalige projecten in de steigers om uitgevoerd te worden. Dit zijn bijvoorbeeld de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in Groningen, de projecten rondom de FlorijnAs in Assen, Hoofdstation Groningen, de intensivering van de spoorverbindingen Leeuwarden - Groningen en Assen - Groningen en verbeteringen op de provinciale wegen naar Groningen. Ook deze projecten zullen een substantiële bijdrage leveren aan het reduceren van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio.

Op basis van de analyse kan worden gesteld dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest en nog steeds robuust genoeg is om de regio bereikbaar te houden. De bestaande bereikbaarheidsstrategie kan dan ook in hoofdlijnen gehandhaafd blijven (zie nevenstaand kader). Blijvend uitgangspunt is dan ook dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. Wel is geconcludeerd dat op een aantal onderdelen extra accenten noodzakelijk zijn:

- Het Beter Benutten van de huidige infrastructuur door meer dan voorheen in te zetten op verkeersmanagement en vraagbeïnvloeding.
- Om de steden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van grote projecten (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen) – maar ook daarna – sterk inzetten op mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen). Aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn vooral nodig voor de uitvoering van deze projecten en daar waar er aantoonbaar knelpunten zijn.

- Verdere kwaliteitsverbetering van spoor, HOV-buslijnen en OV-knooppunten als ruggengraat van het regionaal OV met aandacht voor de lijnvoering, capaciteit, snelheid en comfort. Dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het regionaal OV.
- Anders dan in 2006 staat de betaalbaarheid van het betaalbaarderheid onder druk. Dit verdient bijzondere aandacht.
- Het P+R-beleid is succesvol: investeringen hierin worden gecontinueerd met aandacht voor de exploitatielast van de parkeergarages in de stad Groningen. De hoofdrol van de P+R-locaties is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
- Investeren in Fietsroutes Plus is beloftevol vanwege de potentie van de e-bike. Belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen en koppeling aan P+R locaties.
- De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren.
- De positie van het vervoer van passagiers via de lucht (GAE) verdient nadere aandacht.

In het vervolg van dit hoofdstuk zal de aangepaste bereikbaarheidsstrategie nader worden toegelicht.



4.2 Openbaar vervoer en P+R

Het verder investeren in een hoogwaardig OV netwerk (spoor en bus) en de P+R-locaties als herkenbare en hoogwaardige knooppunten is van groot belang. De OV-bereikbaarheidsstrategie is, met uitzondering van het komen te vervallen van de RegioTram, dan ook niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het Raamwerk Regiorail (2008). Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van de economische toplocaties door middel van een integraal netwerk van (regionaal) spoor en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-assen voor de bus, aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur.

Als alternatief van de RegioTram is de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn met concrete lijnvoeringen (lange termijnbeeld HOV). Dit lange termijnbeeld vergt een forse investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen en moet dan ook gezien worden als de stip op de horizon waar de komende jaren stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van deze HOV-visie en het beoogde OV-netwerk. In hoofdstuk 5 is een overzicht gegeven van de hiervoor benodigde maatregelen. De volledige HOV-visie inclusief alle bijbehorende maatregelen is als bijlage 5 bij deze rapportage gevoegd.

Uitgangspunten

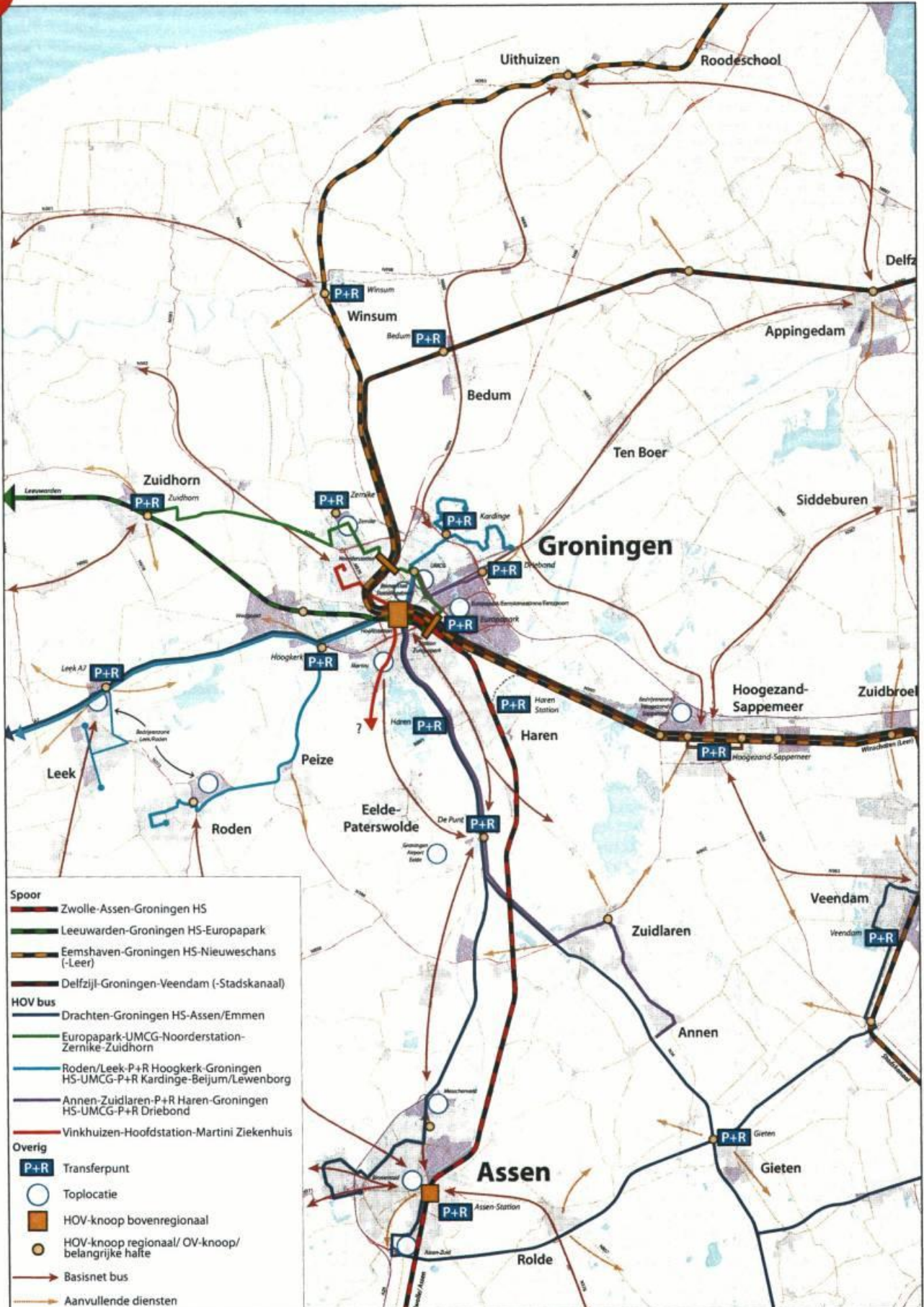
Basisprincipe van de HOV visie is dat regio, stad en economische toplocaties verbonden worden via enerzijds regionaal spoor en anderzijds HOV-assen. Dit vormt de ruggengraat van het regionaal openbaar vervoer. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van het regionaal spoor en HOV-assen (via de belangrijke OV knooppunten) waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak zonder, maar in principe met maximaal met 1 overstap). De HOV-assen verbinden ook de P+R locaties rond Groningen met elkaar, met de binnenstad en de overige toplocaties in de stad Groningen. Hiermee kunnen deze P+R locaties verder ontwikkeld worden als essentiële knooppunten in het regionale OV netwerk.

Door de reeds geplande doorkoppeling van de regionale treinen op het Hoofdstation worden de reizigersstromen meer gespreid over de drie stations in Groningen. Station Groningen Europapark en Groningen Noord krijgen hierdoor een belangrijkere functie als overstappunt. In combinatie met nieuwe HOV-assen resulteert deze doorkoppeling in ontlasting van zowel het Hoofdstation als de binnenstad.

Uitgegaan wordt van een gefaseerde ontwikkeling van HOV-assen met hoge kwaliteit en hoge frequentie. Dit netwerk van HOV-assen moeten gezien worden als een structuur. Het type vervoer op deze assen wordt bepaald door betrouwbaarheid, ruimtelijk-economisch structurerende werking, vervoerswaarde en leefbaarheid. Hierbij is het van belang dat nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstbestendig wordt aangelegd en dat verdere ontwikkeling richting hoogwaardige kwaliteit mogelijk is. Kanttekening daarbij is dat het hier gaat om hoogwaardige regionale openbaar vervoerlijnen en niet om stedelijke HOV-lijnen.

Om een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk te maken krijgt het openbaar vervoer op de HOV-assen prioriteit ten opzichte van overige verkeersstromen. Ook wordt het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd om de aantrekkelijkheid voor reizigers verder te vergroten. Dit betreft onder meer comfort in de voertuigen en op de haltes en dynamische reisinformatie.

Dit resulteert in een samenhangend, effectief, comfortabel, logisch en begrijpbaar OV systeem dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency van het openbaar vervoer en daarmee de kostendekkingsgraad.



Lange termijn beeld HOV

Op nevenstaande kaart is het beoogde netwerk voor trein en HOV-assen (bus) weergegeven. Deze is hieronder nader toegelicht.

Trein

De regionale treindiensten uit het noorden en het oosten worden op het hoofdstation aan elkaar gekoppeld. Door deze doorkoppeling kunnen reizigers vanuit het noorden en oosten zonder overstap alle drie de stations in de stad Groningen bereiken. Afhankelijk van de bestemming in de stad kan de reiziger dan bepalen welk station het handigst is om uit te stappen en/of over te stappen op het aansluitende bus-netwerk. Alle economische oplocaties in de stad Groningen kunnen vanaf de drie stations met maximaal één overstap bereikt worden.

De frequentie op de lijn Groningen - Leeuwarden wordt verhoogd van 3 naar 4 treinen per uur (extra sneltrein). Daarnaast krijgt Zuidhorn op de drukste momenten in de spits een extra pendeltrein. Omdat de doorgekoppelde treindiensten tussen het noorden en het oosten de treindiensten tussen Groningen en Leeuwarden kruisen is daarvoor een ongelijkvloerse kruising van de treinen aan de westzijde van het station nodig. Deze fly-over is gelegen tussen de kruising van het spoor met de Paterswoldseweg en de kruising van het spoor met de Peizerweg.

Momenteel wordt in samenwerking met ProRail onderzocht in hoeverre het mogelijk is om een doorkoppeling van de treindiensten uit Leeuwarden naar Europapark te realiseren waarbij een van deze treindiensten mogelijk door kan rijden als sneldienst naar Bremen. Indien dit mogelijk is, zullen de reizigers op de treindiensten Leeuwarden - Groningen zonder overstap op twee stations (Hoofdstation en Station Europapark) kunnen uitstappen en instappen. Daarnaast blijft het (net als in de huidige situatie) mogelijk om vanuit de richting Leeuwarden – met een overstap in Zuidhorn op de bus – naar Zernike te reizen door middel van de nieuwe HOV-as Zuidhorn – Zernike – Station Noord – UMCG – Station Europapark (de groene HOV-as, zie hieronder).

De frequentie tussen Assen en Groningen wordt verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur (2 extra stoptreinen). Hierdoor verdubbelt eveneens de bediening van Haren richting Groningen en Assen (van 2 naar 4 keer per uur).

Samenvattend voor de trein:

- a. oranje lijn: Eemshaven - Roodeschool - Winsum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Winschoten - Leer);
- b. bruine lijn: Delfzijl - Bedum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Veendam - Stadskanaal);
- c. groene lijn: Leeuwarden - Zuidhorn - Groningen - Station Europapark);
- d. rode lijn: Zwolle - Assen - Haren - Station Europapark - Groningen.



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen

HOV-assen (bus)

Voor corridors waar geen spoor aanwezig is, worden nieuwe HOV-assen ingericht die de regio en de P+R's aan de economische toplocaties in de stad Groningen koppelen. De HOV-assen kruisen elkaar bij het Hoofdstation en een nieuw te realiseren OV-knooppunt UMCG Noord. Dit zorgt ook binnen de stad voor goede overstapmogelijkheden tussen de HOV-assen. Het gaat om de volgende HOV-assen:

- a. **blauwe lijn:** Leek/Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt - UMCG Noord
P+R Kardinge - Beijum/Lewenborg
- b. **paarse lijn:** Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt
UMCG Noord – P+R Driebond
- c. **groene lijn:** Station Europapark – P+R Europapark – UMCG Noord – Station Noord - P+R- Zernike
–Zernike – Station Zuidhorn
- d. **rode lijn:** Vinkhuizen – Groningen Hoofdstation – Martini Ziekenhuis (– Groningen Airport Eelde
–P+R De Punt)

Ad a. blauwe lijn: Leek/Roden - Beijum/Lewenborg

De huidige Q-liners richting Roden en Leek, de stadslijnen 3 en 6 richting Lewenborg en Beijum en de P+R citybus tussen P+R Hoogkerk en de binnenstad/UMCG worden met elkaar gecombineerd. Door de lijnen om en om te laten rijden ontstaat er op het stadse deel van de HOV-as (tussen P+R Hoogkerk als P+R Kardinge) een extra hoge frequentie.

Ad B. paarse lijn: Annen/Zuidlaren - P+R Driebond

De huidige Q-liners richting Zuidlaren en Annen worden gecombineerd met de P+R citybus tussen P+R Haren en de binnenstad/UMCG. Deze HOV-as bedient P+R Haren, P+R De Punt en P+R Driebond.

Ad C. groene lijn: Station Europapark – Station Zuidhorn

Deze HOV-as zorgt voor een verbinding van de noordelijke treindiensten (vanuit Winsum/Roodeschool en Bedum/Delfzijl) met zowel Zernike als het UMCG via een overstap bij Station Noord. Treinreizigers uit het westen, oosten en het zuiden kunnen via een overstap bij Station Europapark snel het UMCG en Zernike bereiken. Hierdoor wordt het Hoofdstation en de binnenstad ontlast en is het mogelijk om Station Europapark en Station Noord te laten fungeren als belangrijke overstapknopen tussen trein en bus. Om de binnenstad op korte termijn te ontlasten is er voor gekozen om een rechtstreekse bus tussen Hoofdstation en Zernike via de westelijke ringweg te laten rijden. Het doortrekken van deze HOV-as naar station Zuidhorn zorgt ervoor dat (net als in de huidige situatie) reizigers van en naar Leeuwarden hier kunnen overstappen. Op deze wijze is Zernike met één overstap vanaf de westzijde te bereiken en wordt het Hoofdstation en de binnenstad verder ontlast.

Ad D. rode lijn: Vinkhuizen – Groningen Hoofdstation – P+R De Punt

Deze HOV-as betreft de combinatie van de huidige lijnen 3 en 6 richting Vinkhuizen en Hoornse Meer te combineren. Deze koppeling ligt voor de hand omdat lijn 3 en 6 richting Lewenborg en Beijum onderdeel uit gaan maken van de blauwe lijn. Deze lijn zorgt de ontsluiting van de toplocatie Martini



Ziekenhuis (inclusief Gasunie, Martini Trade Park en MartiniPlaza). Vanwege het economische belang en de regionale functie van het gebied Martini Ziekenhuis en omgeving is het noodzakelijk om dit gebied goed aan te sluiten op het regionale HOV-netwerk.

De HOV lijnen (Groningen-Assen/Drachten/Emmen en Assen-Veendam) worden in de huidige vorm voortgezet.

Bustunnel Hoofdstation

Door de HOV-assen en de doorkoppeling van de regionale treinen wordt het Hoofdstation al enigszins ontlast. Daarnaast blijven aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation zelf noodzakelijk. Dit zorgt voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en leidt daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het Hoofdstation moeten zijn.

Overig openbaar vervoer

Ook het overige openbaar vervoer is van groot belang voor de ontsluiting van de regio en de stad, zowel als voor- als natransport voor het regionaal spoor en de HOV-assen (bus). Reizigers met het overige openbaar vervoer kunnen op een snelle en betrouwbare wijze op hun bestemming komen door middel van een overstap ter plaats van de belangrijke OV-knooppunten (onder meer Hoofdstation Groningen, Station Europapark, Station Noord, UMCG Noord, P+R Kardingse, P+R Hoogkerk en P+R De Punt).

Resultaat

Het hierboven beschreven HOV-netwerk leidt tot de volgende verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie:

- **Verbetering verbinding tussen regio en stad:** Zowel de doorkoppeling van regionale treinen als de koppeling van regionale bussen aan P+R- en stadsbussen op de HOV-assen resulteert in een verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind en de frequentie wordt verhoogd. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van het openbaar vervoer verbeterd waardoor naar verwachting meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer naar de stad.
- **Verbetering OV-exploitatie:** Het netwerk koppelt daarnaast nagenoeg alle toplocaties in de stad aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio. Door de realisatie van deze drie HOV-assen in combinatie met het onderliggende OV-netwerk kan er voor worden gezorgd dat reizigers vanuit de regio in principe maximaal één overstap hoeven te maken om bij de belangrijkste locaties in de stad te komen.

- **Structurerende werking:** De investeringen in de hierboven beschreven HOV-assen biedt kansen de ruimtelijk-economische structuur van de stad Groningen. Snelle verbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden maken de stad compacter en de meeste mensen zullen de HOV-as associëren met een belangrijke route. De HOV-assen zullen zich ontwikkelen tot belangrijke stedelijke assen waar mensen willen wonen en wordt geïnvesteerd in nieuwe economische functies en voorzieningen. De haltes en OV-knooppunten vormen belangrijke punten in de stad, waar mensen komen en gaan. Daarnaast ontstaat er zekerheid voor ondernemers over op welke plekken het hoogwaardige openbaar vervoer voor een langere periode voor een goede bereikbaarheid zal zorgen. Dit zorgt er voor dat dit aantrekkelijke vestigingslocaties worden.

4.3 Auto

Voor het goed functioneren van de regio is een goede doorstroming op de T-structuur (A7 en A28), de Ring Groningen en toeleidende wegen van essentieel belang, evenals de bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio. De ontwikkeling van de economische toplocaties vormen de dragers van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

In de afgelopen jaren zijn de pendel en bezoekersstromen naar de steden toegenomen. Ook voor de komende jaren wordt nog een toename verwacht. In de periode tot 2020 zullen diverse grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten worden uitgevoerd die deze (verwachte) groei zullen opvangen en daarmee resulteren in een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio.

In de periode tot 2020 worden vele grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten uitgevoerd die zullen leiden tot een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de toplocaties. Het gaat om de volgende grootschalige projecten en programma's (deels al in uitvoering):

- Aanpak Ring Zuid (start gepland vanaf 2015).
- FlorijnAs Assen (vanaf 2012).
- Ongelijkvloerse aansluitingen Noordelijke en Oostelijke Ringweg (in uitvoering);
- Knoop A28/N33 en verdubbeling N33 (in uitvoering).

Bereikbaarheid tijdens grootschalige projecten

De komende jaren vinden vele ingrijpende bouwprojecten plaats op het gebied van auto en OV (onder meer Aanpak Ring Zuid, FlorijnAs Assen, Knoop Groningen). Het doel van alle werkzaamheden is duidelijk: het bestendigen en versterken van de ruimtelijk-economische positie van de steden als het kloppend hart van de noordelijke regio. Maar het is ook duidelijk dat de omvang, complexiteit, duur en impact van alle werkzaamheden tijdelijk tot aanzienlijke overlast kunnen leiden waardoor de doorstroming en bereikbaarheid van de steden en de regio sterk onder druk komen te staan. Het is dan ook van groot belang om al deze projecten goed op elkaar af te stemmen.



Hiervoor is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar* opgericht. In wat bescheidener omvang wordt deze Minder Hinder* aanpak ook in Assen gevolgd rondom de ontwikkeling van de FlorijnAs.

De betrokken overheden hebben samen met maatschappelijk belanghebbende partijen een aanpak opgesteld om de bereikbaarheid in deze periode te garanderen. Hierin zijn voor de steden Groningen (Groningen Bereikbaar) en Assen (Minder Hinder Assen) de bereikbaarheidsdoelen en de te verwachten problematiek beschreven en worden oplossingen opgenomen in de vorm van organisatorische samenwerking, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, afstemming van werkzaamheden en communicatie.

Overige regionale opgaven

De bereikbaarheid van de regio tijdens de uitvoering van de grootschalige projecten is de belangrijkste bereikbaarheidsopgave voor de komende jaren. Daarnaast spelen er binnen de regio nog andere opgaven op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Noordwest Groningen en de situatie rond de Norderbrug te Assen). Zoals de afgelopen jaren al gebruikelijk is geweest zal monitoring van knelpunten en de afweging van nut en noodzaak van maatregelen op het gebied van de auto-infrastructuur ook de komende jaren plaatsvinden in het kader van de provinciale of gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen en uitvoeringsprogramma's (bijvoorbeeld de MIT systematiek van de provincie Groningen).

Voor wat betreft de rijkswegen zal de afweging van nut en noodzaak plaatsvinden in het kader van de bereikbaarheidsagenda, geïnitieerd vanuit het ministerie van I&M. De bereikbaarheidsagenda is de schakel tussen enerzijds de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en anderzijds de concrete infrastructurele projecten (MIRT) en het programma Beter Benutten. De basis ligt in de regionale bereikbaarheidsopgaven die uit de Gebiedsagenda Noord-Nederland naar voren komen. De bereikbaarheidsagenda moet concrete maatregelen opleveren, inclusief de termijn waarop deze aan de orde kunnen zijn. Hierbij wordt een bredere benadering aangehouden dan alleen grootschalig investeren, namelijk via de 5 I's:

- **Innoveren:** focus op gedragsverandering zodat optimaal en duurzaam gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.
- **Informereren:** slimmere informatievoorziening voor betere doorstroming en benutting van bestaande infrastructuur.
- **In stand houden:** synergiemogelijkheden beheer en onderhoud met regionale ontwikkelingen.
- **Inrichten:** beïnvloeding mobiliteit door ruimtelijke inrichting (bijvoorbeeld locaties werkplekken).
- **Investeren:** investeringen op basis van economische meerwaarden binnen randvoorwaarden van duurzaamheid en veiligheid (MIRT-onderzoeken).

Investeren komt pas aan de orde als uit gerichte monitoring blijkt dat de andere I's niet toereikend zijn. Daarmee wordt de lijn van het programma Beter Benutten versterkt.

Dit betekent een verschuiving van een technische oriëntatie op infrastructuur naar aandacht voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. Gefocust wordt op slimme en duurzame maatwerkoplossingen zonder dat dit automatisch uitbreiding van harde infrastructuur betekent. Bij het formuleren van de oplossings-mogelijkheden wordt de kennis en kunde van de regionale overheden en het bedrijfsleven benut.

4.4 Fiets

Het verder investeren in de fiets als volwaardig alternatief voor de auto (en op korte trajecten voor het OV) blijft ook de komende jaren van belang:

- Het afmaken van het Fietsroute Plusnetwerk tussen regio en de steden waarbij ook langere afstanden interessanter worden als gevolg van de introductie van de e-bike. De ligging van de belangrijkste attractiepunten voor fietsers (onder meer voortgezet, beroeps en hoger onderwijs, maar ook grote werkgelegenheidsconcentraties) is hierbij een belangrijk uitgangspunt.
- Fietsers uit de regio hebben een bestemming in de steden en daarom moeten de regionale fietsroutes goed aanlanden op de stedelijke fietsroutes. De aanlanding van de regionale fietsroutes in de stad Groningen is echter onvoldoende. Dit betreft onder meer de aanwezigheid van bestaande infrastructuur (Ringweg en vaarwegen) waardoor men moet omrijden en verkeerslichten/kruisingen tegenkomt die de rijtijd negatief beïnvloeden.
- Er is (en wordt) fors ingezet op de P+R-terreinen. Deze terreinen worden steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus). Daarom moeten de P+R-terreinen goed bereikbaar zijn per fiets en worden deze voorzien van kwalitatief goede stallingsvoorzieningen. Hetzelfde geldt voor stallingen bij een aantal belangrijke bushaltes en stations.
- Van groot belang is om goed zicht te hebben op conflictpunten met auto-, spoor- en businfrastructuur, zeker met het oog op de verwachte groei van het fietsverkeer. Het gaat hier om bestaande conflictpunten, maar ook om conflictpunten die kunnen ontstaan als gevolg van nieuwe infrastructurele maatregelen op het gebied van auto en OV. Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur dient dan ook in een vroegtijdig stadium rekening gehouden te worden met het mogelijk ontstaan van conflicten met auto- en OV-stromen, de effecten hiervan op het fietsnetwerk en mogelijke oplossingen binnen het project.



4.5 Goederenvervoer

Voor het goederennetwerk is zowel de bereikbaarheid van de regio vanuit de rest van Nederland en het buitenland als de ontsluiting van bedrijventerreinen en binnensteden van belang. Ten opzichte van de Netwerkanalyse 2006 worden geen wijzigingen voorgesteld. Voor de bereikbaarheid van de regio zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het verlengde van de T-structuur nog steeds de belangrijkste pijlers:

- Voor de bereikbaarheid over de weg is de T-structuur van het groot belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de N46 en N33 van belang.
- De vaarweg Lemmer-Delfzijl (Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal) en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
- Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven en richting Veendam.

Voor de bereikbaarheid binnen de regio speelt de T-structuur eveneens een dominante rol voor het goederenvervoer. In aanvulling hierop zijn echter ook de provinciale en lokale wegen van belang, zowel als alternatief voor congestietrajecten als voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en stedelijke centra.

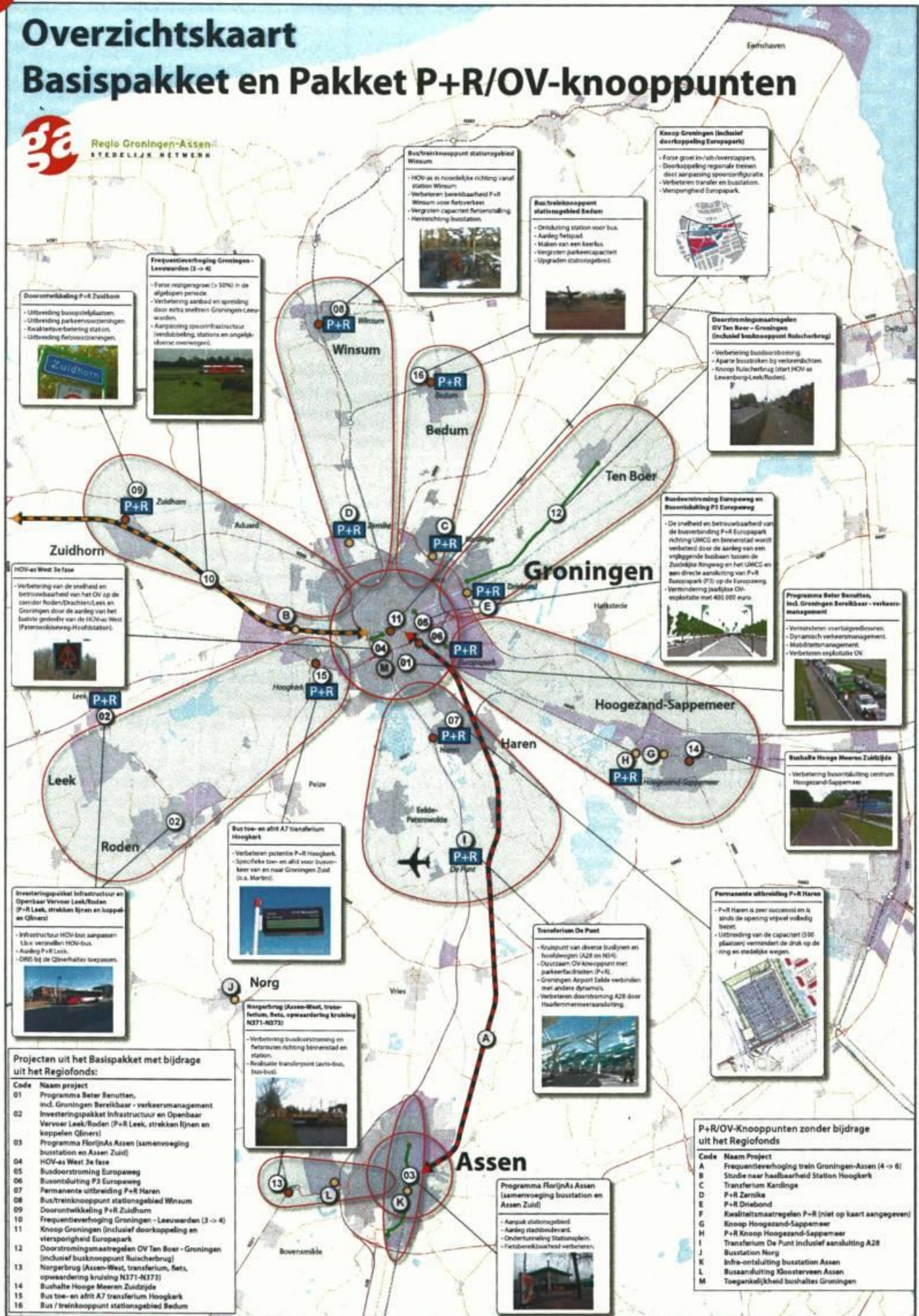
Wel is de dimensionering en vormgeving van de regionale wegen (vooral dimensionering van de aansluitingen en kruisingen) een extra aandachtspunt vanuit de optiek van vrachtverkeer (andere rijdynamiek). Dit aspect dient verder uitgewerkt te worden (bijvoorbeeld in het kader van de provinciale en gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen). Dit geldt ook voor de bevoorrading van de binnensteden en de gevolgen van e-commerce voor wat betreft de toename van distributieverkeer in woonwijken.







Overzichtskaart Basispakket en Pakket P+R/OV-knooppunten



Doorsluiting P+R Zuidhorn

- Uitbreiding bestuurskluizen
- Uitbreiding parkeervoorzieningen
- Kwaliteitsverbetering station
- Uitbreiding fietsvoorzieningen

Frequentieverhoging Groningen-Leeuwarden (3 -> 4)

- Fiets reizigersgroei (> 50%) in de afgelopen periode
- Verbetering aanbod en spreiding door extra stoptreinen Groningen-Leeuwarden
- Aanpassing spoorinfrastructuur (verdwijning stations en ongeplande visuele overweging)

HOV-as West 3e fase

- Verbetering van de snelheid en betrouwbaarheid van het OV op de corridor Horden/Drachten/Leeuwarden door de aanleg van het busvrije gedeelte van de HOV-as West (Paterswâlweg-Hofstater)

Investeringsspakket Infrastructuur en Openbaar Vervoer Leek/Roden (P+R Leek, strekken lijnen en koppelen Qlijnen)

- Infrastructuur HOV-bus aanpassen (bv. versmallen HOV-bus)
- Aanleg P+R Leek
- ONS bij de Qlinehaltes opgevoerd

Projecten uit het Basispakket met bijdrage uit het Regiofonds:

Code	Naam project
01	Programma Beter Benutten, incl. Groningen Bereikbaar - verkeersmanagement
02	Investeringsspakket Infrastructuur en Openbaar Vervoer Leek/Roden (P+R Leek, strekken lijnen en koppelen Qlijnen)
03	Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstations en Assen Zuid)
04	HOV-as West 3e fase
05	Budoorstroming Europaweg
06	Buusanluiting P3 Europaweg
07	Permanente uitbreiding P+R Haren
08	Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum
09	Doorsluiting P+R Zuidhorn
10	Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden (3 -> 4)
11	Knoop Groningen (inclusief doorsluiting en verspreiding Europapark)
12	Doorsluitingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerberg)
13	Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)
14	Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde
15	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
16	Bus / treinknooppunt stationsgebied Bedum

Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk

- Verbeteren potentie P+R Hoogkerk
- Specifieke toe- en afrit voor busverkeer van en naar Groningen Zuid (o.a. Martini)

Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)

- Verbetering buidoorstroming en fietsroutes richting binnenstad en station
- Robuuste transferium (auto-bus, taxi-bus)

Programma FlorijnAs Assen (samenvoeging busstation en Assen Zuid)

- Aanpak vlakke gebied
- Aanleg stadsbedrijf
- Onderhouding Stationsplein
- Fietsbereikbaarheid verbeteren

Permanente uitbreiding P+R Haren

- P+R Haren is zeer succesvol en is sinds de opening vrijwel volledig bezet
- Uitbreiding van de capaciteit (500 plaatsen) vermindert de druk op de ring en stedelijke wegen

P+R/OV-Knooppunten zonder bijdrage uit het Regiofonds

Code	Naam Project
A	Frequentieverhoging trein Groningen-Assen (4 -> 6)
B	Studie naar haalbaarheid Station Hoogkerk
C	Transferium Kardinge
D	P+R Zernike
E	P+R Drieband
F	Kwaliteitsmaatregelen P+R (niet op kaart aangegeven)
G	Knoop Hoogezand-Sappemeer
H	P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer
I	Transferium De Punt inclusief aansluiting A28
J	Busstation Norg
K	Infra-ontsluiting busstation Assen
L	Buusanluiting Kloosterveen Assen
M	Toegankelijkheid bushaltes Groningen

5. Uitvoeringsprogramma



5.1 Van strategie naar maatregelen

De geactualiseerde bereikbaarheidsstrategie is uitgewerkt in programma's en projecten door middel van een uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Bij dit uitvoeringsprogramma zijn enerzijds de beschikbare financiële middelen leidend en anderzijds de bijdrage van de projecten aan de bereikbaarheidsstrategie. Met de uitvoering van deze maatregelen kan de bereikbaarheid van de regio tot 2020 worden geborgd.

In het uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt tussen het Basispakket (inclusief overtekening) en een pakket nieuwe ambities. Het Basispakket bevat de projecten waarvoor een bijdrage uit het Regiofonds is afgesproken en waarvan de kosten zijn gedekt. Bovendien dragen deze projecten bij aan de geactualiseerde Bereikbaarheidsstrategie. Het gaat om investeringen in HOV-assen, OV-knooppunten, P+R, verkeers- en mobiliteitsmanagement. Voor de projecten in het Basispakket is in het Regiofonds een financiële bijdrage gereserveerd met een omvang van van € 62 miljoen. Deze projecten zijn in de nevenstaande kaart aangegeven. Voor de overtekening van het Basispakket op het gebied van P+R en OV-knooppunten is geen bijdrage vanuit het regiofonds beschikbaar, maar wel uit het RSP-programma HOV/Transferia*. Voor de overtekening van het Basispakket op het gebied van fietsprojecten is geen bijdrage vanuit het Regiofonds beschikbaar.

Verder is een pakket met Nieuwe ambities opgesteld. Dit pakket bevat nieuwe projecten om de regio en de stad via nieuwe HOV-assen met elkaar te verbinden en auto-gerelateerde projecten om de bereikbaarheid van de stad Groningen te waarborgen bij de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar). Deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de gemeente Groningen en de provincie Groningen, die ook de financiering voor hun rekening nemen. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt per modaliteit aangegeven welke projecten tot 2020 worden uitgevoerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt in Basispakket (inclusief overtekening en nieuwe ambities). Op dit moment is niet van alle projecten de financiering geregeld. De voortgang en de effecten van dit uitvoeringsprogramma worden de komende jaren gemonitord.

5.2 Openbaar vervoer en P+R

Trein

Een groot deel van het lange termijnbeeld voor spoor (doorkoppeling, frequentieverhoging en nieuwe trajecten) is zonder meer te realiseren in de periode tot 2020 en zal sterk bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van en binnen de regio. Enerzijds zijn deze projecten opgenomen in het Basis-pakket (inclusief overtekening) en anderzijds betreffen het Nieuwe ambities (zie onderstaande tabel.)

Projecten	Corridor
Basispakket	
Frequentieverhoging Groningen – Leeuwarden (extra sneltrein)	Zuidhorn
Groningen - Bremen waardoor mogelijk ook een frequentieverhoging tussen Groningen en Hoogezand plaatsvindt	Hoogezand-Sappemeer
Aanpassing Hoofdstation Groningen en doorkoppeling regionale trein (Delfzijl/Roodeschool – Veendam/Nieuweschans)	Alle corridors
Frequentieverhoging Groningen – Zuidhorn	Zuidhorn
Frequentieverhoging Groningen – Assen (5de en 6de trein)	Assen
Spoorlijn Roodeschool – Eemshaven	Winsum
Spoorlijn Veendam – Stadskanaal	Hoogezand-Sappemeer
Sneltrain (Winsum –) Groningen – Winschoten (– Leer)	Winsum, Hoogezand-Sappemeer
Nieuwe ambities	
Knoop Groningen flyover westzijde dan wel doorkoppeling treinen Leeuwarden naar Europapark	Zuidhorn Winsum/Bedum

HOV (bus) en P+R

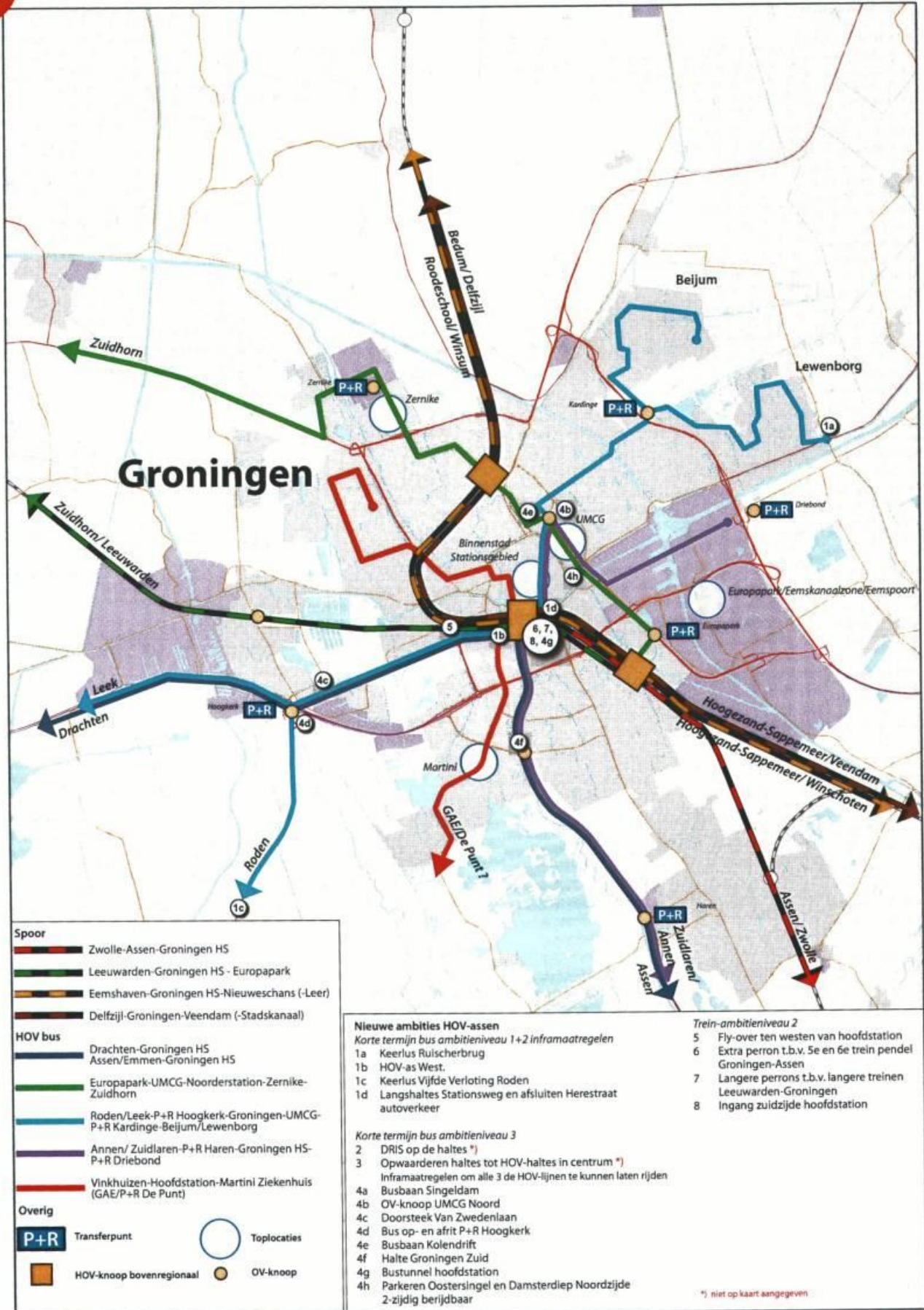
In tabel op de volgende pagina is weergegeven welke projecten de komende periode worden uitgevoerd en en binnen welke corridor* dat project zich bevindt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die zijn opgenomen in het Basispakket en de overtekening van het Basispakket. Hieraan wordt bijgedragen vanuit het programma RSP busstations/transferia.



Projecten HOV (bus) en P+R

	Corridor
Basispakket	
Investeringspakket Infra en OV Leek/Roden (P+R Leek, strekken en koppelen Qliners)	Leek/Roden
Programma FlorijnAs Assen (uitvoering gestart)	Assen
Tijdelijke en permanente uitbreiding P+R Haren	Haren Zuidlaren/Annen Assen
Bus/treinknooppunt stationsgebied Winsum	Winsum
Doorontwikkeling P+R Zuidhorn	Zuidhorn
Doorstromingsmaatregelen OV Ten Boer - Groningen (inclusief busknooppunt Ruischerbrug)	Ten Boer
Norgerbrug (Assen-West, transferium, fiets, opwaardering kruising N371-N373)	Assen
Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde	Hoogezand-Sappemeer
Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk	Leek/Roden
Bus / treinkooppunt stationsgebied Bedum	Bedum
HOV-as West 3 ^{de} fase	
Busbaan Europaweg en busontsluiting P3 Europapark	
Overtekening basispakket met financiering uit programma RSP HOV/transferia (nieuwe ambities)	
P+R Kardingge	Winsum/Bedum/Ten Boer Hoogezand-Sappemeer
P+R Zernike	Zuidhorn
P+R Driebond	Ten Boer Hoogezand-Sappemeer
Kwaliteitsmaatregelen P+R	Alle corridors
Knoop Hoogezand-Sappemeer	Hoogezand-Sappemeer
P+R Knoop Hoogezand-Sappemeer	Hoogezand-Sappemeer
Transferium de Punt inclusief aansluiting A28	Assen Zuidlaren/Annen
Busstation Norg	Roden/Peize
Infra ontsluiting busstation Assen	Assen
Busaansluiting Kloosterveen (Kloosterveen-Station)	Assen
Infra ontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum	Hoogezand-Sappemeer
Toegankelijkheid bushaltes	

Om het lange termijnbeeld HOV te realiseren zijn extra maatregelen nodig, vooral in de stad Groningen (vrijliggende busbanen met een goede doorstroming, hoge frequenties en haltes met HOV-kwaliteit). Deze zijn opgenomen als Nieuwe ambities. Als deze maatregelen zijn genomen is het mogelijk flinke reistijdwinst te boeken en substantieel te besparen op de exploitatie. Groot voordeel van deze maatregelen is dat deze relatief eenvoudig gefaseerd doorgevoerd kan worden, afhankelijk van het beschikbaar geld, politieke keuzes en ontwikkelingen in het openbaar vervoer. De belangrijkste maatregelen zijn weergegeven in bovenstaande tabel. Op de kaart op pagina 56 zijn met name de nieuwe ambities weergegeven.



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen inclusief maatregelen

Overtekening basispakket met financiering uit programma RSP HOV/transferia (nieuwe ambities)

Dienstregeling technisch mogelijk maken

- Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg)
- Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond)
- Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn)
- Tijdelijk: Hoofdstation – Zernike tijdelijk via Westelijke ringweg

Combineren lijn 3 Vinkhuizen en lijn 6 Hoornse Meer tot:

- Rode lijn (Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis)

Inframaatregelen voor versnelling HOV-assen:

- Bustunnel Hoofdstation
- Blauwe lijn (Leek/Roden – Beijum/Lewenborg)
 - Busbaan Singeldam
 - OV-knooppunt UMCG Noord
 - Doorsteek Van Zwedenlaan
 - Bus op- en afrit P+R Hoogkerk
- Paarse lijn (Zuidlaren/Annen – P+R Driebond)
 - Halte Groningen Zuid
 - Aansluiting A28 De Punt (Haarlemmermeer)
- Groene lijn (Europapark – Zernike – Zuidhorn)
 - Busbaan Kolendrift Kurkstraatje

Verbeteren comfort en kwaliteit HOV-assen

- Dynamisch Reizigers Informatie Systeem
- HOV haltes binnenstad

HOV-kwaliteit bussen op HOV-assen

Voor de HOV-assen blauw, paars en groen worden in eerste instantie dienstregeling technische barrières geslecht worden. Dit betreft relatief kleine investeringen, zoals het aanpassen van verkeerslichten, realiseren van keerlussen op eindpunten en het samenvoegen van haltes. Daarnaast kunnen de meeste bussen van de Grote Markt worden gehaald. Hiermee wordt de leefbaarheid van de binnenstad verder vergroot.

Een deel van de HOV-assen bestaat al uit vrijliggende infrastructuur of zal in de nabij toekomst hiervoor geschikt worden gemaakt (o.a. busbaan Martiniziekenhuis en busstroken Paterswoldseweg, Oosterhamrikbaan, HOV-as west, Sontweg en Europaweg). Voor de overige trajecten worden extra infra maatregelen genomen gericht op het versnellen van de HOV-assen in de stad. Dit heeft twee grote voordelen:

- Ten eerste is er winst voor de reizigers die sneller van A naar B kunnen komen. Hiermee wordt de concurrentiekracht van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verbeterd. Dit wordt versterkt doordat de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV wordt vergroot door te investeren in bussen, DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) en de kwaliteit van bushaltes en OV knooppunten.
- Ten tweede levert dit een besparing op in de exploitatie. Doordat bussen een korte reistijd hebben, kan dezelfde dienstregeling tegen lagere kosten worden gereden.



Zoals aangegeven in paragraaf 4.2 blijven daarnaast aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation noodzakelijk. Dit zorgt voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en leidt daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers. Uit onderzoek blijkt dat de grootste verbeteringen van de doorstroming – en daarmee de grootste reductie in exploitatiekosten – kan wordt bereikt door de buslijnen uit zuidelijke en westelijke richting via een tunnel onder de sporen te koppelen aan het busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation. Een dergelijke maatregel levert een forse besparing aan exploitatiekosten per jaar op en zorgt voor een snellere en veel betrouwbaardere verbinding voor de reiziger.

Door deze maatregelen kunnen de P+R-locaties rond de stad Groningen verder ontwikkeld worden tot volwaardige OV-knooppunten. Rond Assen worden vooralsnog geen P+R-locaties ontwikkeld (uitgezonderd P+R station). Het wegennet is na realisatie van de FlorijnAs namelijk voldoende robuust en er zijn voldoende parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad.

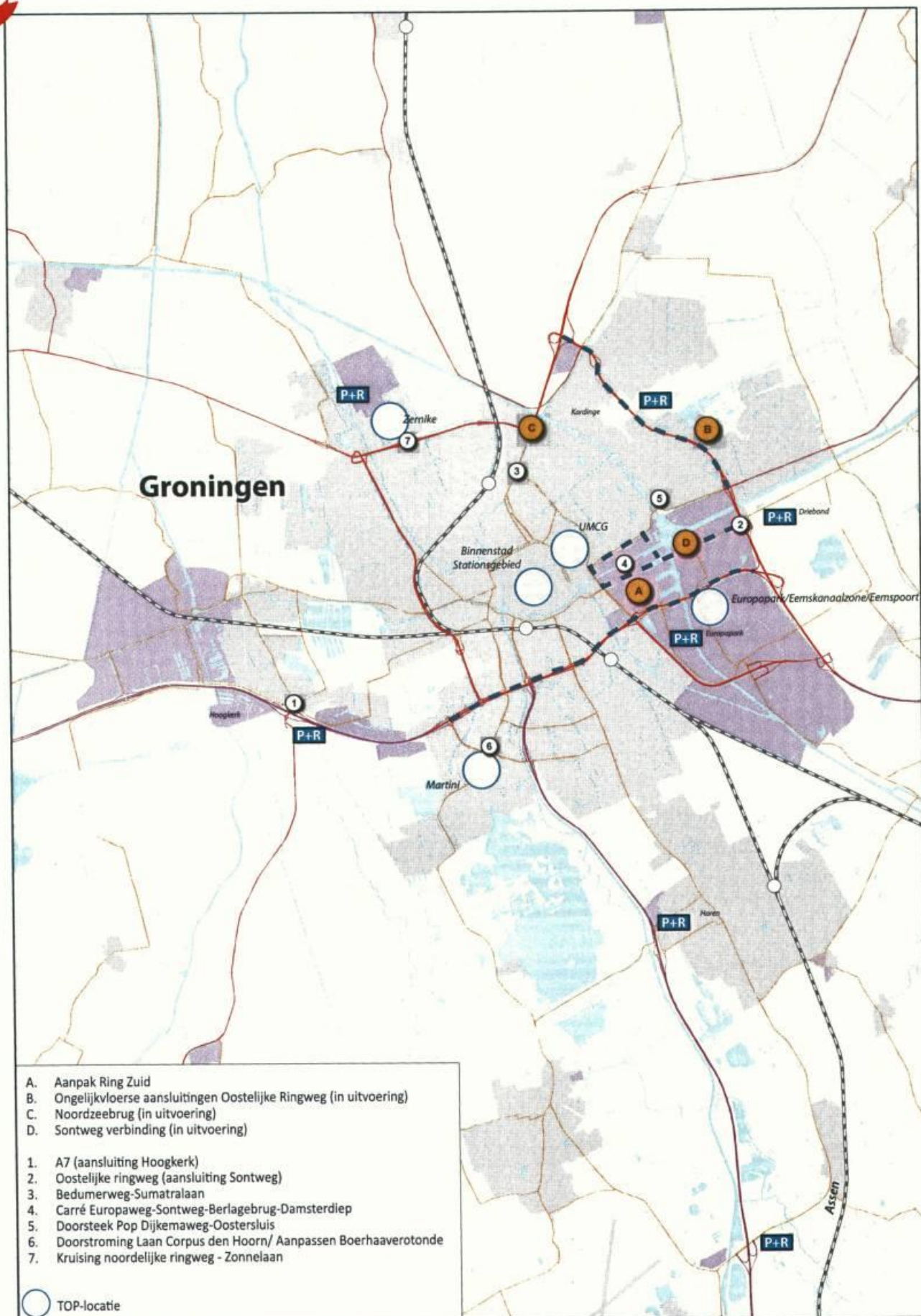
5.3 Auto

Bereikbaarheidsmaatregelen tijdens grootschalige projecten

In de periode tot 2020 worden in de regio Groningen-Assen door de gemeenten, provincies en het Rijk vele grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten uitgevoerd die zullen leiden tot een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de toplocaties. In de realisatiefase levert dit echter tijdelijke maar aanzienlijke overlast op waardoor de doorstroming en bereikbaarheid van de steden en de regio sterk onder druk komen te staan. Ook kan het stedelijk netwerk onder druk komen te staan. Om deze problematiek te beheersen en te verminderen is door de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar het projectplan 'Grip op bereikbaarheid'* opgesteld. In Assen is ten behoeve van de uitvoering van de FlorijnAs Assen een Minder Hinder plan opgesteld.

Om de auto- en OV-bereikbaarheid van de economische toplocaties te waarborgen en overbelasting van het stedelijk netwerk te voorkomen wordt sterk ingezet op het beïnvloeden van het reisgedrag van weggebruikers met projectspecifiek verkeers- en mobiliteitsmanagement. Binnen het project Aanpak Ring Zuid is een Basispakket Verkeersmanagement opgesteld. Uitwerking en realisatie hiervan vindt plaats in 2013-2014 door Groningen Bereikbaar. In Assen wordt een eigen verkeersmanagement systeem opgezet, gedeeltelijk op basis van het inwinnetwerk van Sensor City.

Daarnaast zijn enkele aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk in het stedelijk netwerk van de stad Groningen. Concreet gaat het om maatregelen die enerzijds van belang zijn als tijdelijke alternatieve routes en anderzijds het oplossen van terugslag op het stedelijk netwerk. Het gaat om de volgende prioritaire maatregelen (waarvan een aantal al in uitvoering zijn) die voor de start van Aanpak Ring Zuid gerealiseerd moeten zijn (zie kaart en tabel op de volgende pagina's).



- A. Aanpak Ring Zuid
- B. Ongelijkvloerse aansluitingen Oostelijke Ringweg (in uitvoering)
- C. Noordzeebrug (in uitvoering)
- D. Sontweg verbinding (in uitvoering)
- 1. A7 (aansluiting Hoogkerk)
- 2. Oostelijke ringweg (aansluiting Sontweg)
- 3. Bedumerweg-Sumatralaan
- 4. Carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep
- 5. Doorsteek Pop Dijkemaweg-Oostersluis
- 6. Doorstroming Laan Corpus den Hoorn/ Aanpassen Boerhaaverotonde
- 7. Kruisling noordelijke ringweg - Zonnelaan

Prioriteiten Groningen Bereikbaar (uit te voeren voor start Aanpak Ring Zuid)

Nieuwe ambities: prioriteiten Groningen Bereikbaar (uit te voeren voor start Aanpak Ring Zuid)

T-structuur A7 en A28:

- Ongelijkvloerse aansluitingen Oostelijke ringweg (in uitvoering)
- Noordzeebrug (in uitvoering)
- Sontwegverbinding (in uitvoering)
- Oostelijke Ringweg aansluiting Driebond
- Noordelijke Ringweg aansluiting Zonnelaan
- Rotondes A7 aansluiting Hoogkerk
- Boerhaaverotonde en doorstroming Laan Corpus den Hoorn
- Bedumerweg-Sumatralaan
- Carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep
- Doorsteek Pop Dijkemaweg-Oostersluis

Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Verkeers- en mobiliteitsmanagement is van belang voor het beter benutten van het wegennet, en is zeker de komende jaren onmisbaar bij het verminderen van de hinder ten gevolge van de vele bouwactiviteiten.

Het hoofdwegennet in de regio – vooral in en rond de stad Groningen – is grofmazig en kwetsbaar. Een calamiteit of een ongeval op de Ring, maar ook werkzaamheden en drukbezochte evenementen (bijvoorbeeld TT Assen, voetbalwedstrijden FC Groningen en de Bloemetjesmarkt) kunnen de doorstroming en bereikbaarheid sterk negatief beïnvloeden. Verkeersmanagement heeft een belangrijke rol om dit soort situaties beter te beheersen door de gebruiksmogelijkheden en robuustheid van het wegennet te vergroten. Ook de komende jaren zal sterk geïnvesteerd worden in concrete maatregelen om de weggebruikers slim te laten reizen en de beschikbare wegcapaciteit goed te benutten:

- Verkeer omleiden en bij ongevallen en pechgevallen de weg snel weer vrijmaken en het verkeer direct informeren.
- Zo nodig het verkeer doseren via andere routes als er verderop op de route een probleem is.
- Bij evenementen verkeer via vooraf afgesproken routes naar de beschikbare parkeervoorzieningen leiden.
- De bus op drukke wegen eigen stroken of banen geven.
- Verkeer informeren of er nog plaats is op de P+R's en over hoeveel minuten de eerstvolgende bus daar vertrekt.

Mobiliteitsmanagement is een zaak van lange adem om werkgeversdoelen (kostenbesparing, duurzaamheid) en overheidsdoelen (ontlasten mobiliteitsvoorzieningen) te combineren.



Overzicht fietsmaatregelen

	Corridor
Maatregelen in het basispakket	
<ul style="list-style-type: none"> • FlorijnAs Assen • Bereikbaarheid Leek/Roden • Stallingsfaciliteiten stations, P+R en bushaltes 	Assen Leek/Roden
Overtekening Basispakket	
Financiële middelen gereserveerd door provincie Groningen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fietsroute Plus Groningen – Winsum • Fietsroute Plus Groningen – Ten Boer • Fietsroute Plus Groningen-Leek 	Winsum Ten Boer Leek
Overtekening Basispakket:	
<ul style="list-style-type: none"> • Fietsroute Plus Groningen – Haren – Zuidlaren; • Fietsroute Plus Groningen – Hoogezand-Sappemeer; • Fietsverbinding Meerstad – Groningen; • Aanlanding Fietsroute Plus in Winsum; • Oversteek Brunlaan Peizerwolde; • Fietsroute Ezinge, Feerwerd, Garnwerd – Groningen. • Fietsnelweg Assen – Groningen; • Fietsroute Assen – Norg (via Kloosterveen); • Fietsroute Plus Vries – Zuidlaren; • Fietsroute Plus Smilde – Bovensmilde – Assen; • Fietsverbinding Assen West – Messchenveld. 	Haren/Zuidlaren Hoogezand-Sappemeer Groningen/Slochteren Winsum Peize/Roden Ezinge/Garnwerd Haren/Vries/Assen Assen/Norg Vries/Zuidlaren Smilde Assen
Nieuwe ambities	
<ul style="list-style-type: none"> • Werkbudget aanlanding fietsroutes stad Groningen • Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en haltes (Beter Benutten) 	Groningen Alle

De werkgeversgerichte aanpak van de Task Force Mobiliteitsmanagement* wordt gecontinueerd tot en met 2015. Er zijn inmiddels convenanten gesloten met bedrijven met een omvang van 43.000 werknemers. Het doel is om dit aantal fors te verhogen. Aanvullend hierop worden in het kader van dit deelprogramma mobiliteitsmanagement maatregelen uitgevoerd in de projecten Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen. Dit is vooral gericht op gebieden, doelgroepen en evenementen. Deze onderdelen zijn inmiddels gestart.

5.4 Beter benutten van bestaande infrastructuur

Het programma Beter Benutten is als aanvulling op het maatregelenpakket van de Regio Groningen-Assen gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur. In het programma wordt ingezet op twee hoofddoelen:

1. Het (voorbereiden op het) bereikbaar houden van de steden Groningen en Assen bij de uitvoering van de grote projecten (zie paragraaf 5.2).
2. Het beheersbaar houden van het exploitatietekort van het OV door het accommoderen van de groei van het OV en het afvlakken van de spits.

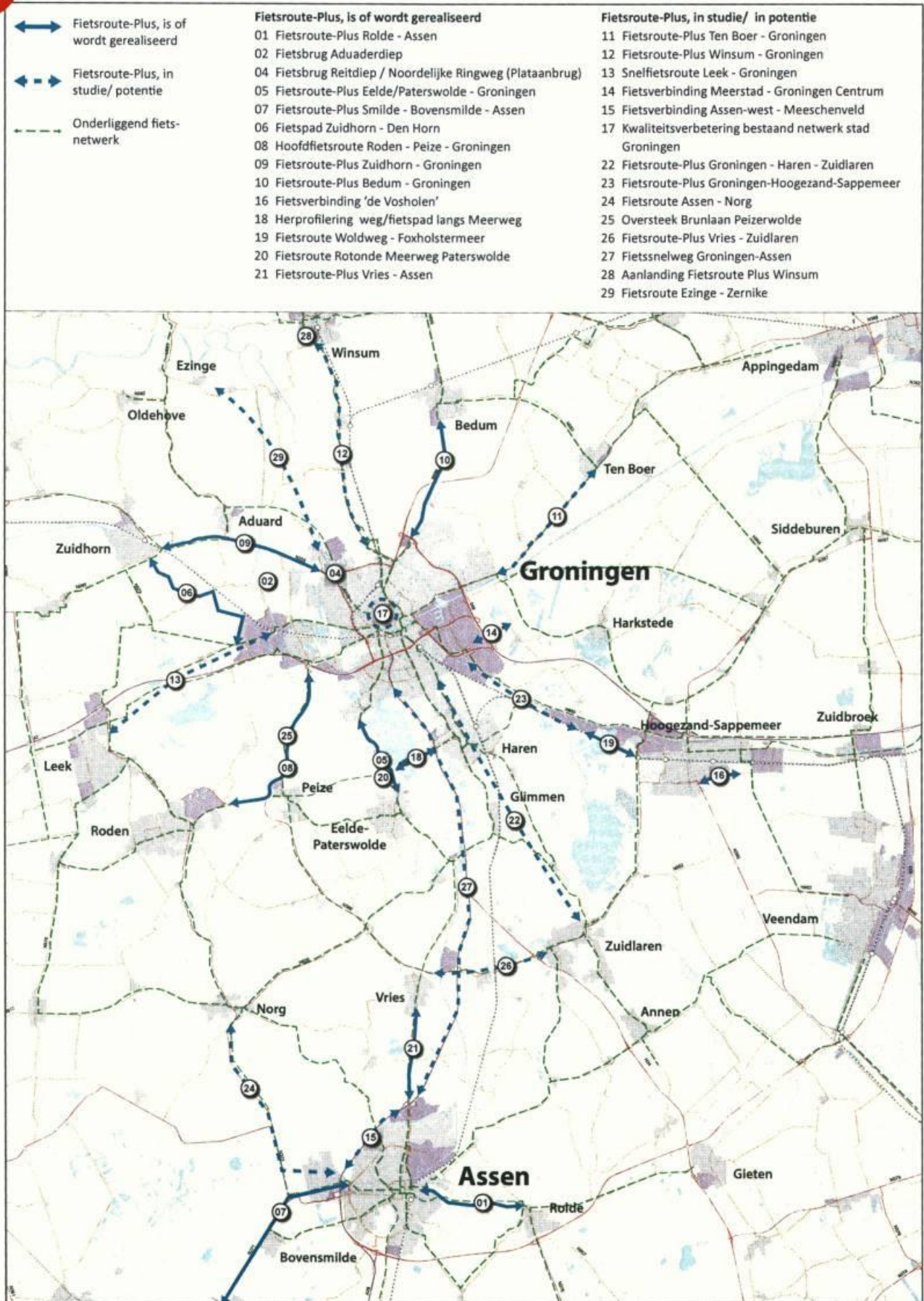
Het programma Beter Benutten loopt tot 1 januari 2015, voor die datum dienen de projecten afgerond te zijn (behalve mobiliteitsmanagement, dat loopt nog een jaar langer door) en dan dienen er effecten zichtbaar te zijn van de maatregelen. Hiertoe wordt de vermindering van de automobiliteit in de spits op de belangrijkste corridors gemeten, evenals de effecten voor het OV (groei van het aantal reizigers, afvlakking van de spits). Binnen de deelprogramma's wordt in afstemming met Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen onder meer ingezet op verkeersmanagement/ITS (Intelligente Transport Systemen*), mobiliteitsmanagement, ontsluiting van OV-chipgegevens en stallingsfaciliteiten voor de fiets.

5.5 Fiets

Afronden Fietsroute Plus netwerk

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes tussen de regio en de steden aangelegd. Voor de komende periode wordt ingezet op het afmaken van het Fietsroute Plus-netwerk waardoor ook langere afstanden interessanter worden als gevolg van de introductie van de e-bike.

In nevenstaande tabel en in de afbeelding op de volgende pagina is aangegeven welke routes nog ontbreken in het regionale fietsnetwerk. Dit betreffen Fietsroutes Plus, waarmee het stelsel van hoofdfietsroutes naar de steden compleet wordt gemaakt en een aantal ontbrekende schakels wordt gerealiseerd (zie kaart op volgende pagina). Deze maatregelen zijn in studie (uitvoering gepland na 2015), maar er is nog geen (volledige) financiële dekking. Voor enkele fietsroutes richting de stad Groningen zijn al wel financiële middelen gereserveerd door de provincie Groningen. Verder wordt bijgedragen aan de fietsbereikbaarheid in het kader van het programma voor de FlorijnAs Assen en het bereikbaarheidsprogramma Leek/Roden (beide programma's zijn onderdeel van het Basispakket).



Regionaal fietsnetwerk

Aanlanding regionale fietsroutes

De meeste fietsers uit de regio hebben een bestemming in de steden en daarom moeten de regionale fietsroutes goed aanlanden op het stedelijke fietsnetwerk. Vooral rond Groningen is de aanlanding onvoldoende. Daarom wordt als nieuwe ambitie ingezet op het aantakken van de regionale fietsroutes op de stedelijke hoofdfietsroutes van de stad Groningen. Hiervoor is door de gemeente en provincie Groningen een werkbudget gereserveerd. In de stad zelf zal meer ingezet worden op de hoofdfietsroutes, zoveel mogelijk gekoppeld aan de regionale fietsroutes van en naar de stad.

Ontsluiting en stallingsvoorzieningen P+R-locaties, stations en bushaltes

In de afgelopen jaren is fors ingezet op de P+R-locaties rond de stad Groningen. Onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie is om dit de komende jaren voort te zetten. P+R-locaties worden steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus). Daarom moeten de P+R-locaties goed bereikbaar zijn per fiets. Het gaat om de volgende P+R-locaties:

- P+R Haren: vanuit Haren goed bereikbaar op de fiets, de route naar Groningen voert vooral via de fietsroute langs het Noord-Willemskanaal.
- P+R Hoogkerk: in combinatie met de Fietsroute Plus Groningen-Leek krijgt dit P+R-terrein goede fietsroutes naar de verschillende stadsdelen.
- P+R Europapark: op dit moment is de bereikbaarheid per fiets redelijk goed, maar er ontbreekt een rechtstreekse en kwalitatief goede route naar het UMCG. Daarvoor zijn investeringen nodig in het tracé langs de Europaweg (onder andere aanleg fietspad Boumaboulevard-Zuidelijke Ringweg, optimalisaties kruispunten Sontweg-Europaweg en Damsterdiep-Europaweg).
- P+R Kardinge: vanuit alle richtingen goed bereikbaar, behalve vanuit het westen. De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone biedt de mogelijkheid voor de aanleg van een fietsroute tussen het P+R-terrein Kardinge en UMCG-Noord. Ligt bovendien in het verlengde van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer.
- P+R Zernike: goede fietsverbindingen met Zernike en via het Jaagpad een goede rechtstreekse fietsroute naar de binnenstad.

Behalve een goede bereikbaarheid per fiets zijn kwalitatief goede stallingsvoorzieningen essentieel om meer mensen op de fiets te krijgen. In het kader van Beter Benutten worden de stallingsvoorzieningen op de P+R-terreinen Haren, Hoogkerk en Europapark de komende jaren verbeterd en uitgebreid. Bovendien wordt er voorzien in fietskluizen en oplaadpunten voor e-bikes. Ook worden in het kader van Beter Benutten in de gehele regio de stallingsfaciliteiten verbeterd bij een aantal treinstations en belangrijke bushaltes.



6. Vervolg

6.1 Proces

De geactualiseerde Netwerkanalyse dient als basis voor de bijgestelde Bereikbaarheidsstrategie en het Bereikbaarheidsprogramma. Besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (POVV) en de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Op basis van deze besluitvorming is deze eindrapportage opgesteld. De actualisatie van de Netwerkanalyse is gebruikt als bouwsteen voor de actualisatie van de Regiovisie 2013. Het aangepaste Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) wordt in het kader van de actualisatie regionale samenwerking in de Stuurgroep RGA van september 2013 vastgesteld en daarna ter goedkeuring aan raden en Staten voorgelegd, conform het convenant van de Regio.

Een aantal nadere uitwerkingen start in de tweede helft van 2013. Dit betreft:

- Onderzoek naar het lange termijn perspectief HOV-structuur RGA. Onder verantwoordelijkheid van de Regio Groningen-Assen wordt een verkenning gestart naar de maatregelen die genomen moeten worden om het lange termijnbeeld voor wat betreft de hogere ambitieniveaus voor de HOV-assen en de trein te bereiken. Onderdelen van dit onderzoek zijn de vervoerswaarde, de gevolgen voor de exploitatie van bus en trein, de benodigde infrastructuur, uitwerking van de aansluiting onderliggend busnet op het HOV-netwerk, een meer gedetailleerde raming van de kosten en de mogelijk financiering.
- Opstellen van een plan van aanpak voor het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen in samenhang met Groningen Bereikbaar en het programma Beter Benutten en het jaarlijks opstellen van een voortgangsrapportage Netwerkanalyse op basis van dit monitoringsprogramma (zie paragraaf 6.2).
- Uitwerking van het onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie voor wat betreft de economische toplocatie Groningen Airport Eelde en goederenvervoer.
- Uitwerken P+R-aanpak rond de stad Groningen in relatie tot de parkeerproblematiek in de stad.

6.2 Monitoring

In de analysefase is een schat aan informatie bij elkaar gebracht over mobiliteit en diverse externe factoren. Dit geeft een integraal beeld van de bereikbaarheid van de regio. Uit de analyse is naar voren gekomen dat de ontwikkeling van mobiliteit anders is verlopen dan in 2006 werd voorspeld, vooral als gevolg van de economische teruggang en de daarmee samenhangende teruggevallen ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijventerreinen). Dit heeft geresulteerd in een stabilisatie (en op sommige corridors zelf teruggang) van de mobiliteitsontwikkeling. Daarnaast is gebleken dat de voorspelling voor 2030 een grote bandbreedte oplevert waarbinnen de mobiliteitsontwikkeling waarschijnlijk gaat ontwikkelen. Daarnaast is gebleken dat de voorspelling voor 2030 een grote bandbreedte oplevert waarbinnen de mobiliteitsontwikkeling waarschijnlijk gaat ontwikkelen.

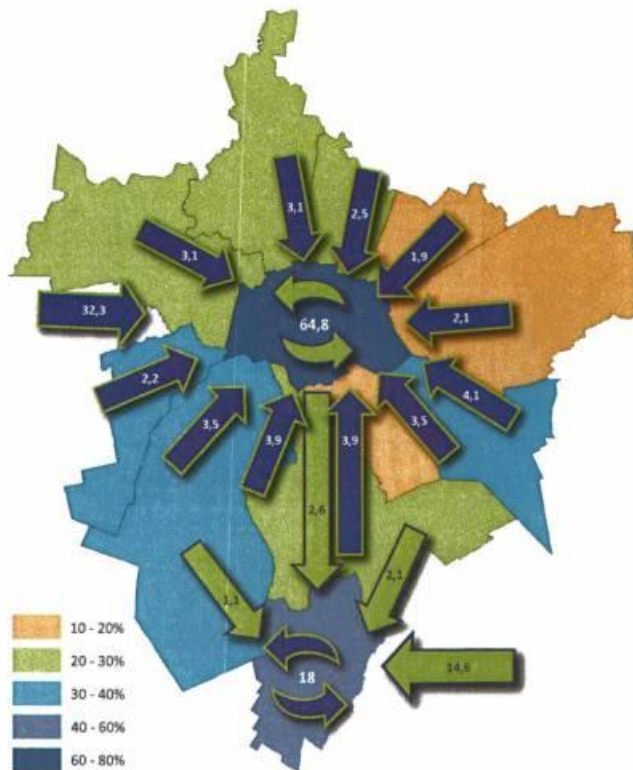


Uit de analyse blijkt verder dat er enkele ontwikkelingen spelen die in 2006 nog niet waren voorzien maar die wel belangrijke gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit in Nederland en de Regio Groningen-Assen (vooral de gevolgen van de digitale samenleving en het landelijk beleid met betrekking tot de OV studentenkaart en het sociaal leenstelsel). Er is er nog geen duidelijk beeld van de gevolgen van dergelijke ontwikkelingen voor de mobiliteitsvraag in de regio, al zijn hiernaar wel onderzoeken gaande op landelijk niveau.

Tenslotte blijkt uit modelberekeningen in het kader van Aanpak Ring Zuid dat er diverse knelpunten blijven bestaan rond aansluitingen van het stedelijk netwerk op de hoofdinfrastructuur en de aanrijroutes naar economische toplocaties binnen de stad Groningen (dynamo's). Door middel van gerichte monitoring zal in de komende periode beoordeeld worden in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen.

Daarom is het gewenst om sterker dan voorheen de mobiliteitsontwikkeling in de regio (en relevante projecten en factoren die daarop van invloed zijn) op een regelmatige basis te monitoren, bijvoorbeeld in de vorm van een jaarlijkse voortgangsrapportage. Ook is het van belang om in de komende jaren te kunnen evalueren of de bereikbaarheidsstrategie voor de regio (en de daaruit voortvloeiende projecten) de gewenste effecten hebben. Hiervoor wordt in de komende maanden in samenwerking met de Regiopartners (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en vervoerorganisaties) en de programma's Groningen Bereikbaar, Minder Hinder Assen en Beter Benutten (waarin ook al nagedacht wordt over monitoring) een plan van aanpak opgesteld voor een regionaal monitoringsprogramma Bereikbaarheid. In dit plan van aanpak wordt onder meer ingegaan op de te onderzoeken thema's en doelstellingen voortvloeiend vanuit de Bereikbaarheidsstrategie, de te betrekken indicatoren ("wat willen we weten en meten?"), de in te zetten instrumenten ("wat hebben we wanneer nodig?") en organisatie ("wie doet wat?").





Percentage beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en aantal werknemers (x 1.000) werkzaam in Groningen en Assen (december 2010).
Bron: CBS

Woon- en werkregio's van werkenden per december 2010 (x 1.000) Bron: CBS

Woonregio's	Werkregio's												Totaal	werkzame beroeps- bevolking
	Assen	Bedum	Ten Boer	Groningen	Haren	Hoogezand- Sappemeer	Leek	Noorderenveld	Slochteren	Tynaarlo	Winsum	Zuidhorn		
Assen	18	0	0	3,9	0,2	0,2	0,2	0,2	0	0,9	0	0	23,6	28,8
Bedum	0,1	1,2	0,1	2,5	0,1	0,1	0	0	0	0	0,1	0	4,2	5
Ten Boer	0	0,2	0,4	1,9	0,1	0,1	0	0	0,1	0	0	0	2,8	3,5
Groningen	2,6	0,5	0,1	64,8	1,9	1	0,7	0,9	0,2	0,8	0,2	0,4	74,1	85,4
Haren	0,4	0	0	3,5	1,3	0,2	0,1	0,1	0	0,4	0	0	6	6,3
Hoogezand- Sappemeer	0,4	0	0	4,1	0,6	5,2	0,1	0,1	0,4	0,5	0	0	11,4	14,7
Leek	0,3	0	0	2,2	0,1	0,1	2,8	0,7	0	0,2	0	0,1	6,5	6,8
Noorderenveld	1,1	0	0	3,5	0,2	0,1	0,9	3,7	0	0,6	0	0,1	10,2	13,6
Slochteren	0,1	0	0,1	2,1	0,3	1,1	0	0	1,3	0,1	0	0	5,1	6,1
Tynaarlo	2,1	0	0	3,9	0,5	0,4	0,1	0,4	0,1	3,7	0	0	11,2	13
Winsum	0,1	0,2	0	3,1	0,1	0,1	0	0	0	0	1,4	0,1	5,1	5,9
Zuidhorn	0,1	0	0	3,1	0,1	0,1	0,6	0,1	0	0,1	0,1	1,8	6,1	8,2
Totaal regio	25,3	2,1	0,7	98,6	5,5	8,7	5,5	6,2	2,1	7,3	1,8	2,5	166,3	197,3
Totaal banen	39,9	3,0	1,4	130,9	6,6	13,5	8,8	8,3	3,3	10,2	2,7	3,8	232,3	

*Driejaarsgemiddelde periode 2009-2011



Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeente binnen en buiten de regio Groningen-Assen. Deze verwevenheid is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit blijkt onder meer uit de Enquête beroepsbevolking van het CBS. Hierin is per gemeente onderzocht waar mensen wonen en werken (gegevens december 2010, zie nevenstaande afbeelding en tabel). In onderstaande afbeelding is per gemeente aangegeven waar de inwoners werken: in de eigen gemeente of in een van de omliggende gemeenten. Dit geeft een goede indicatie van de woon – werk relaties in de regio en de interacties tussen de gemeenten.

De regio als totaal had in december 2010 ruim 232.000 banen waarvoor ruim 197.000 inwoners 'beschikbaar' waren, oftewel de werkzame beroepsbevolking (in 2006 waren dit nog ruim 224.000 banen en ruim 172.000 inwoners). Dit betekent dat de regio als totaal een ingaande pendel heeft en dus de banenmotor voor de omliggende schil is. Daarnaast werkt circa 53% van de beroepsbevolking in de eigen gemeente. Vooral Assen en de stad Groningen bieden veel werk aan de eigen inwoners (dit aantal is overigens stabiel gebleven over de periode 2006-2010).

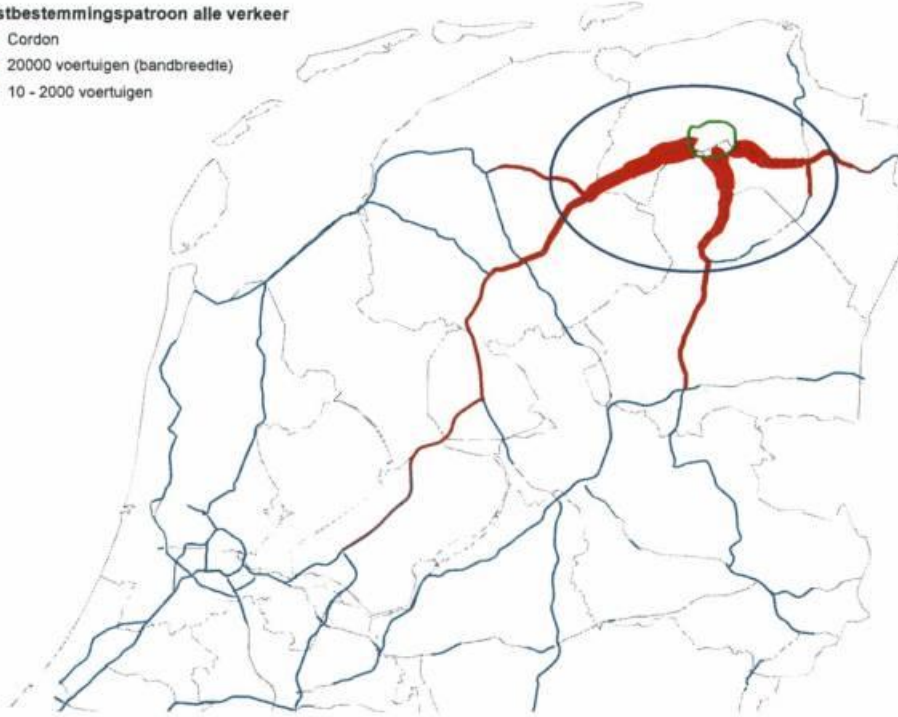
Het overige deel van de beroepsbevolking in de regio is forens.

- Dit betreffen inwoners van de omliggende kernen die op de stad Groningen en Assen zijn aangewezen. Dit aantal is tussen 2006 en 2010 gegroeid van circa 39.000 tot 41.000.
- Circa 47.000 mensen die werkzaam zijn in de stad Groningen en Assen komen dagelijks van buiten de regio Groningen-Assen (2006: 43.000).
- Andersom verlieten dagelijks circa 32.000 mensen de stad Groningen en Assen om elders in de regio (en de omliggende gebieden) aan het werk te gaan. In 2006 waren dit nog 24.000 mensen.

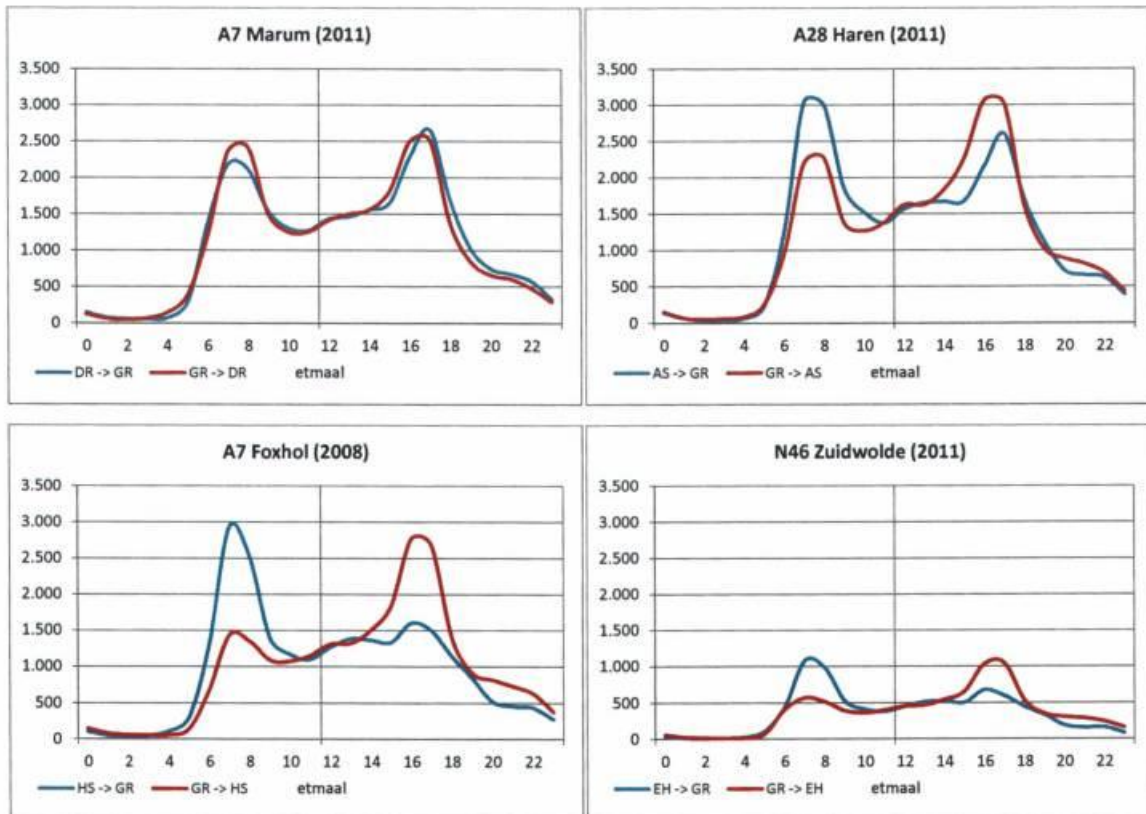


Herkomstbestemmingspatroon alle verkeer

- Cordon
- 20000 voertuigen (bandbreedte)
- 10 - 2000 voertuigen



Bron: Atlas Hoofdwegenet 2012

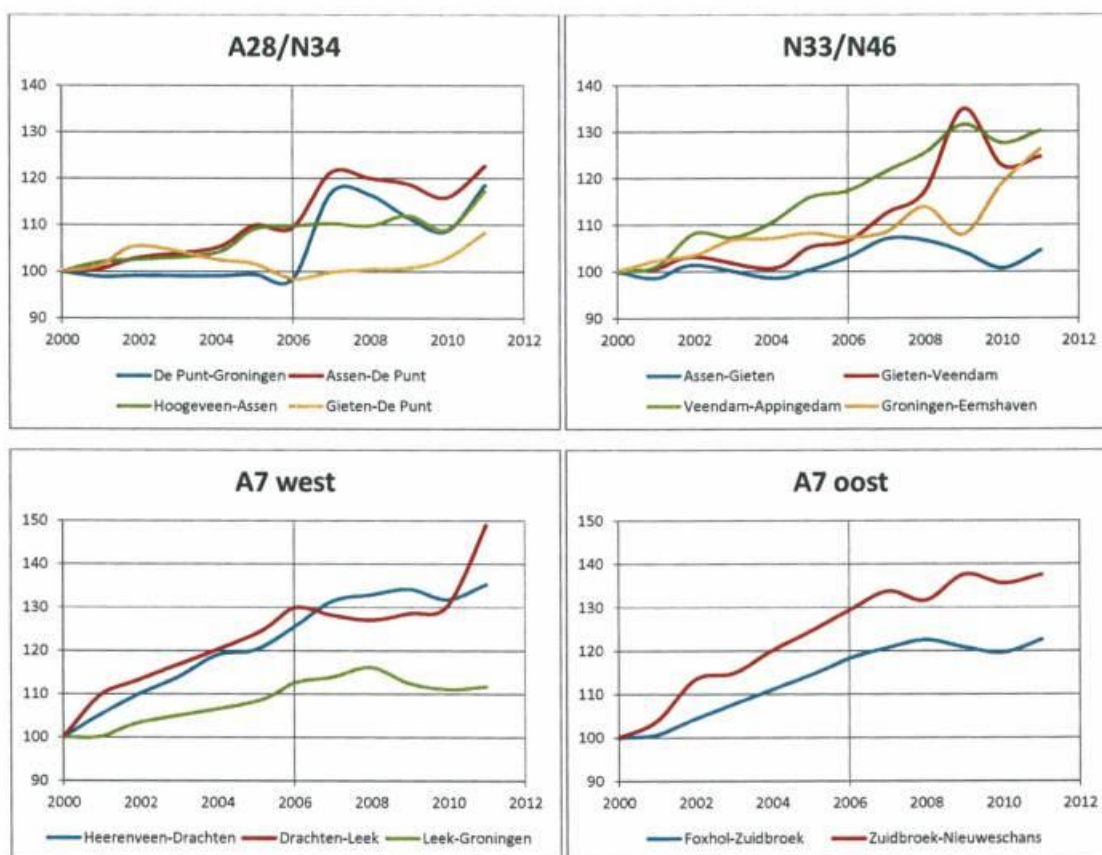


Uurintensiteit per richting op hoofdwegen

Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

De verwevenheid tussen stad en regio blijkt ook als gekeken wordt naar het herkomstbestemmingspatroon voor de agglomeratie Groningen (inclusief doorgaand verkeer). Hieruit blijkt dat de belangrijkste relaties met Groningen liggen binnen de cirkel Assen, Drachten en Zuidbroek (zie nevenstaande afbeelding).

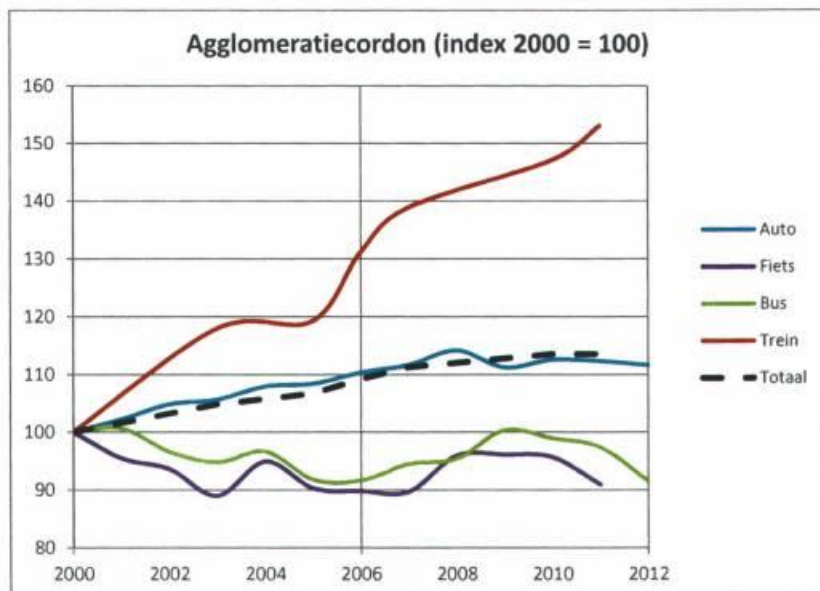
Ook komt deze verwevenheid tot uiting in de actuele verkeersgegevens. Op basis van urregevens op de rijkswegen (zie nevenstaande afbeeldingen) blijkt dat er een sterke wederzijdse relatie bestaat tussen enerzijds Groningen en anderzijds Assen, Drachten en de tussenliggende kernen (op de A7 west en A28 is sprake van een spits in beide richtingen). Vanuit de Eemshaven (N46) en Hoogezand-Sappemeer (A7 oost) is ook sprake van een sterke relatie, deze is echter eenzijdig gericht op de stad Groningen.



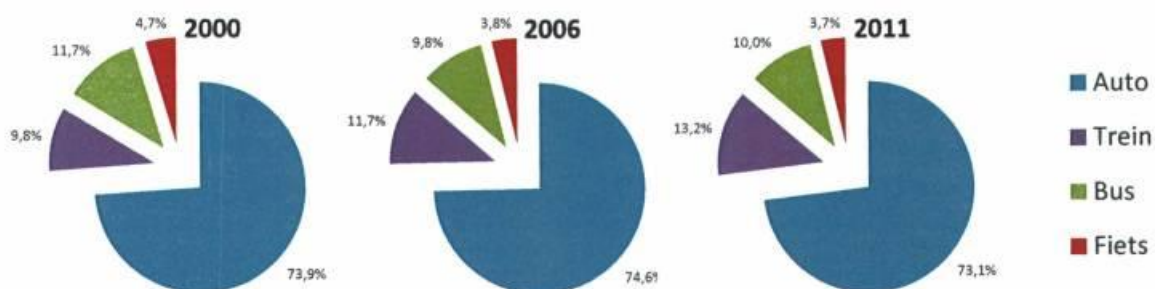
Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011)

Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

Totale pendel agglomeratie Groningen autoverkeer per corridor

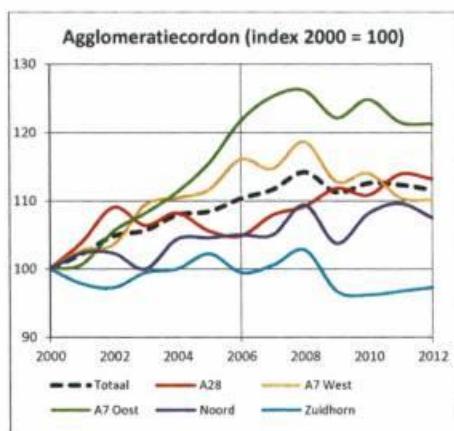


Ontwikkeling mobiliteit agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

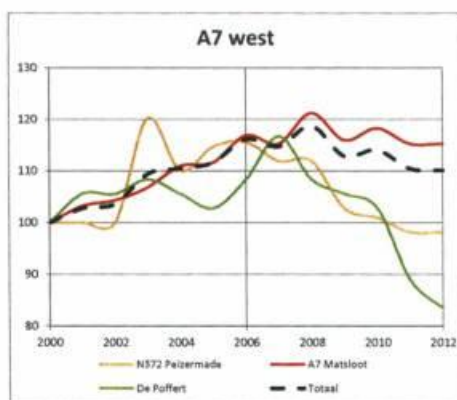


Modal split agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon Groningen



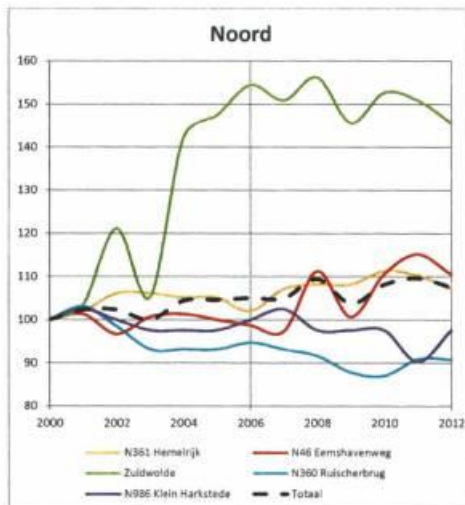
Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2012),
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat



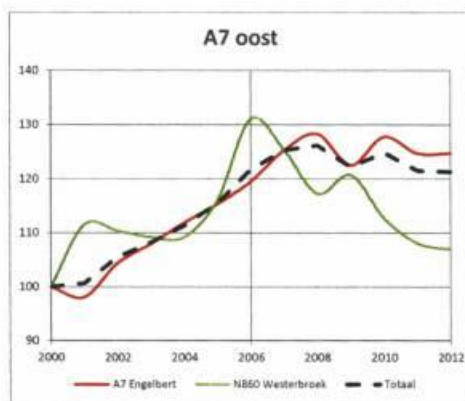
- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Sinds 2006 neemt het verkeer op het onderliggend wegennet (sterk) af.



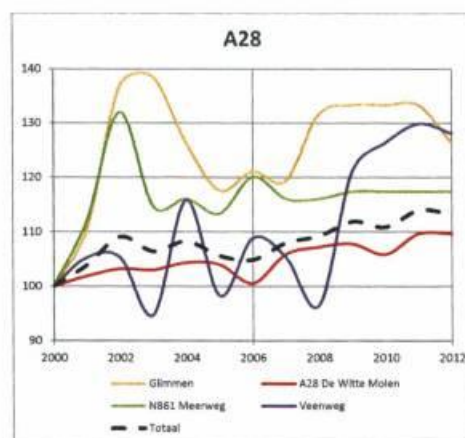
- Op de N355 is over de hele periode 2000-2012 een stabiel beeld.
- Op de Hoogeweg is sprake van een afname sinds 2006.



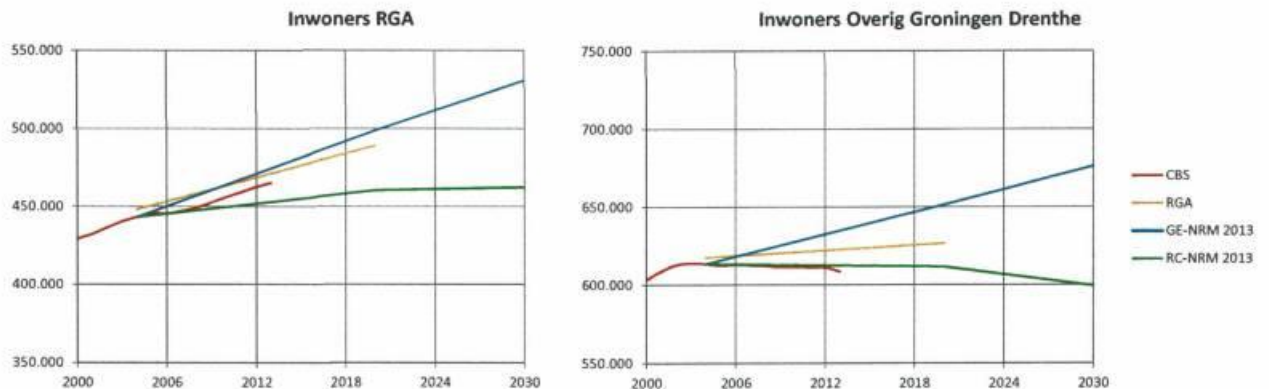
- Vanaf 2008 is sprake van stabilisatie van de verkeersgroei
- Op de N46 en N361 is sprake van stabilisatie/ lichte verkeersgroei.
- Het verkeer op de N360 en de N986 is stabiel/ licht dalend. Mogelijke oorzaken zijn de werkzaamheden op de oostelijke ringweg, bevolkingsafname en aanzuigende werking van de N46 en N33.
- Het verkeer op de Groningerweg bij Zuidwolde is tussen 2000 en 2004 sterk toegenomen en sinds 2004 stabiel/licht dalend



- Vanaf 2008: stabilisatie/lichte afname van de intensiteiten
- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Op het onderliggend wegennet is sprake van een afname sinds 2006.



- Op zowel het hoofdwegennet (A28) als het onderliggend wegennet is sprake van een stijging van het verkeer over de periode 2000-2009
- Vanaf 2009 is er nauwelijks groei op het onderliggende wegennet.
- Op de A28 is nog sprake van groei.



In 2006 hebben het CPB, MNP en RPB vier scenario's gepubliceerd voor de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Nederland: Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040 (WLO). De vier scenario's, Global Economy, Strong Europe, Transatlantic Market en Regional Communities, hebben een horizon tot 2040. Scenario's schetsen een speelveld van mogelijke toekomst. 'Ze kunnen worden beschouwd als de hoekvlaggen van een voetbalveld, waarbinnen het spel zich naar verwachting zal afspelen'.

Uitgangspunten Global Economy

- EU breidt zich nog verder naar het oosten uit;
- sterke wereldwijde economische integratie
- internationale samenwerking op andere gebieden dan handelsvraagstukken mislukt;
- nadruk op eigen verantwoordelijkheid van burgers;
- arbeidsproductiviteit groeit;
- sterke groei van economie en bevolking;
- geen overeenkomst om grensoverschrijdende milieuvraagstukken aan te pakken;
- forse milieuvervuiling;
- lokale milieu-initiatieven.

Uitgangspunten Regional Communities

- landen hebben sterke eigen soevereiniteit;
- EU voert geen institutionele hervormingen door;
- geen mondiale handelsliberalisatie;
- geen internationale aanpak milieuvraagstukken;
- bescheiden bevolkingsgroei en economische groei;
- nauwelijks hervorming collectieve sector;
- nadruk gelijke inkomens en solidariteit;
- relatief lage arbeidsparticipatie en hoge werkloosheid;
- rem op innovatie, verspreiding kennis en investeren in onderwijs.

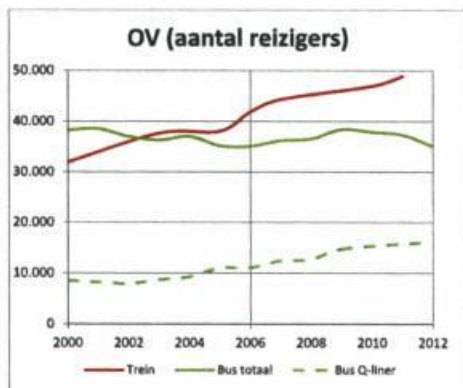


Aantallen in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag op regionale lijnen

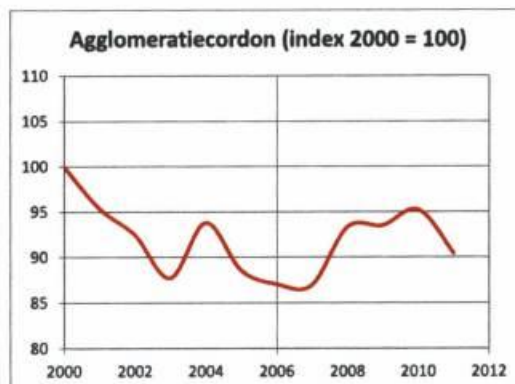
Gemeente	Station	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Assen	Assen (NS)	7.863	7.928	8.350	9.244	9.210	8.533	8.733	8.377
Haren	Haren (NS)	1.274	1.337	1.350	1.390	1.413	1.343	1.316	1.285
Bedum	Bedum	404	440	408	450	456	462	484	
Winsum	Sauwerd	277	386	244	440	358	268	530	
	Winsum	2.255	1.968	2.170	2.036	2.308	2.265	2.382	
	Baflo	630	702	800	820	655	753	665	
	Totaal	3.162	3.056	3.214	3.296	3.321	3.286	3.577	
Zuidhorn	Zuidhorn	2.220	2.340	2.476	2.536	2.600	2.485	2.596	
	Grijpskerk	498	561	718	668	796	809	840	
	Totaal	2.718	2.901	3.194	3.204	3.396	3.294	3.436	
Hoogezand	Kropswolde	241	331	312	460	732	512	530	
	Martenshoek	699	899	1.108	1.714	1.180	1.048	1.012	
	Hoogezand-Sappemeer	691	1.240	1.300	1.298	1.286	969	1.272	
	Sappemeer Oost	230	234	282	236	533	506	550	
	Totaal	1.861	2.704	3.002	3.708	3.731	3.035	3.364	
Groningen	Hoofdstation (NS+Arriva)	29.617	30.471	32.570	34.038	34.999	34.574	36.348	35.301
	Noord	1.769	1.512	1.786	1.650	1.510	1.960	1.702	1.700
	Europapark					514	881	990	1.300
	Totaal	31.386	31.983	34.356	35.688	37.023	37.415	39.040	38.301
Menterwolde	Zuidbroek	384	438	602	1.318	793	838	810	
Veendam	Veendam								1.600*
Oldambt	Scheemda	454	349	524	714	678	713	694	
	Winschoten	2.194	2.065	2.492	2.582	2.510	2.619	2.448	
	Totaal	2.648	2.414	3.016	3.296	3.188	3.332	3.142	

Bron: NS Reizigers, Arriva (* is schatting)

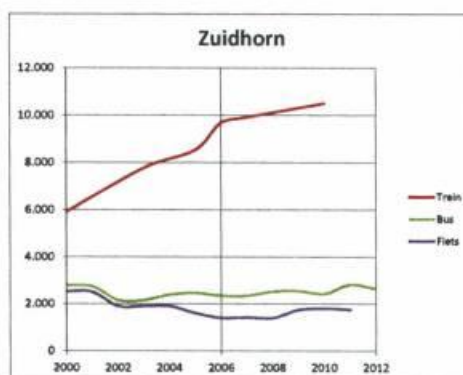
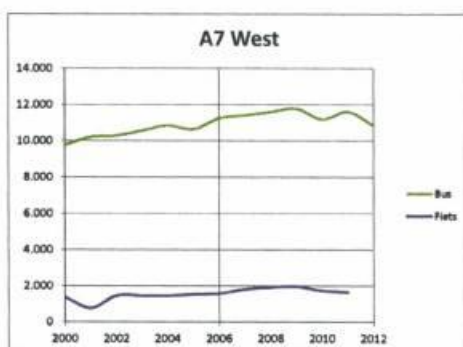
Ontwikkeling openbaar vervoer en fietsverkeer agglomeratiecordon Groningen



Ontwikkeling OV (totaal)



Ontwikkeling fietsverkeer (totaal)

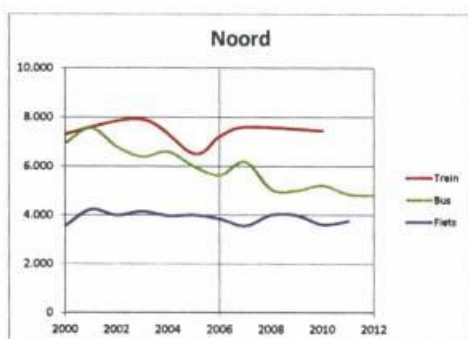


- Het aantal busreizigers is toegenomen (vanaf 2009 stabilisatie). Dit is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.
- Het aantal treinreizigers is over de gehele periode sterk gestegen, terwijl het aantal busreizigers stabiel is.
- Het fietsverkeer is gedaald tot 2006 en vanaf 2006 weer gegroeid.

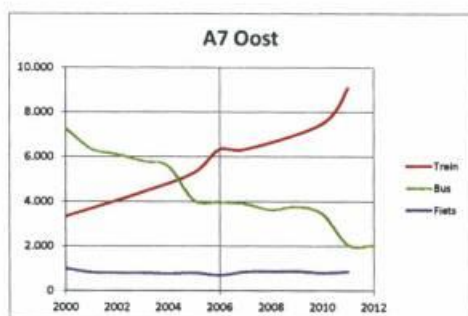


Belevingsonderzoek Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn

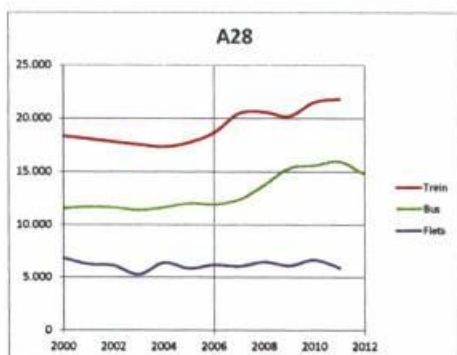
Eind 2012 is een belevingsonderzoek uitgevoerd onder fietsers die gebruik maken van de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn. Doel van het onderzoek was om inzicht te krijgen in de ervaring en het gebruik van de Fietsroute Plus. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat - met een gemiddelde waardering van 7,9 - de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn voldoet aan de doelstelling dat de kwaliteit van de Fietsroute Plus gemiddeld beoordeeld moet worden met een 8 (doelstelling uit de Beleidsnota Fiets). Tevens geven de resultaten van de enquête de indruk dat het fietsgebruik op de fietsroute tussen Zuidhorn en Groningen is toegenomen (20% van de ondervraagden geeft aan meer te zijn gaan fietsen sinds de aanleg van de Fietsroute Plus). De komende periode moeten tellingen uitwijzen of dit ook daadwerkelijk het geval is.



- Het aantal treinreizigers en het fietsverkeer is stabiel gebleven
- Het aantal busreizigers is gedaald.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.

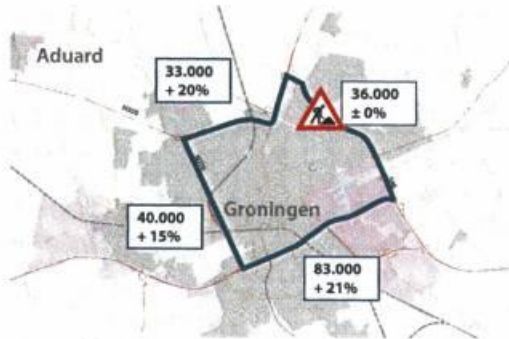


- Het aantal treinreizigers is sterk gestegen als gevolg van de opening van spoorlijn Groningen-Veendam en de frequentieverhoging op het traject Groningen-Zuidbroek.
- Het aantal busreizigers is gedaald als gevolg van het opheffen van parallelle buslijnen, maar wel in mindere mate dan de stijging van het aantal treinreizigers.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



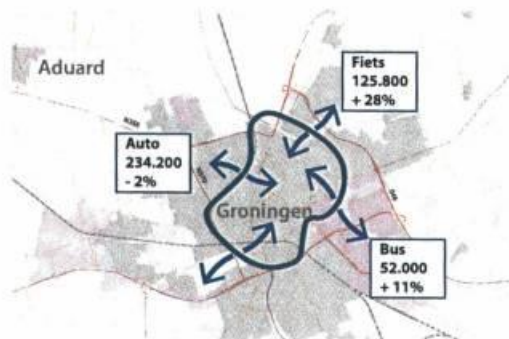
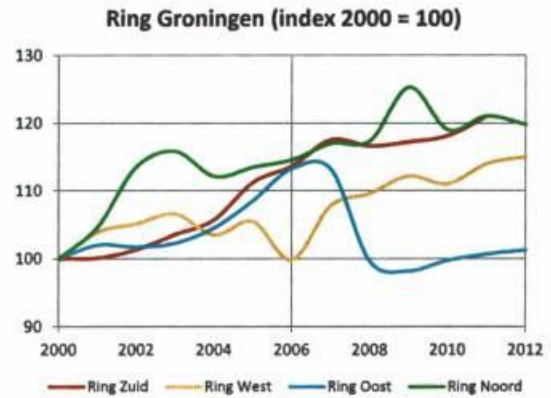
- Zowel het aantal trein- als busreizigers is toegenomen, vooral vanaf 2006.
- De toename van het aantal busreizigers is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.

Mobiliteit Stad Groningen



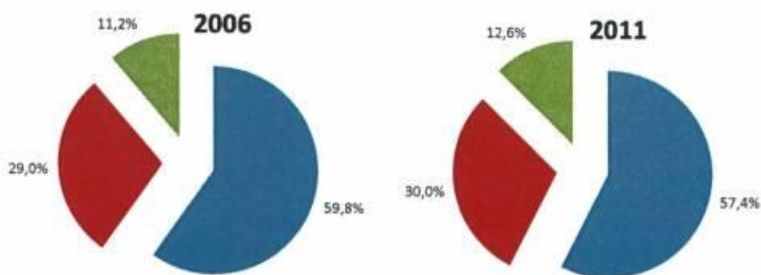
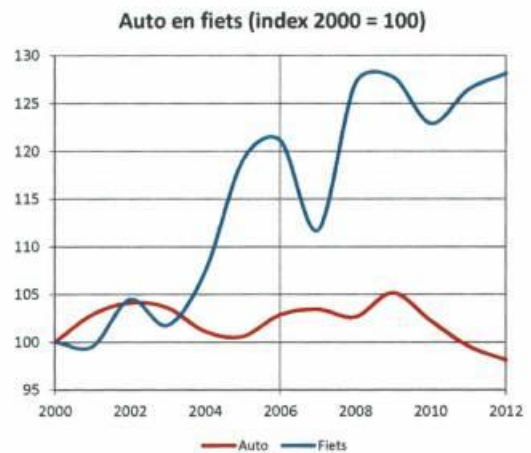
Ontwikkeling verkeer binnencordon stad Groningen (2000-2012, bus 2006-2011).

Bron: gemeente Groningen



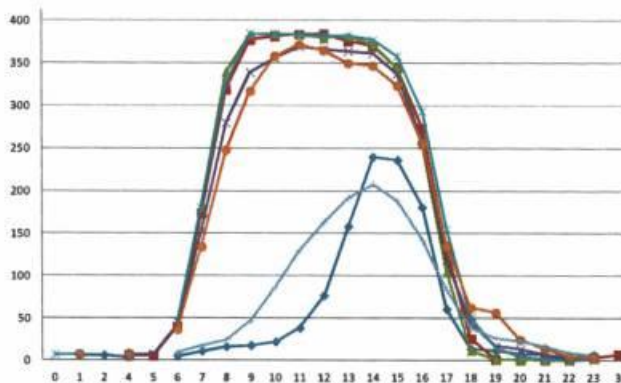
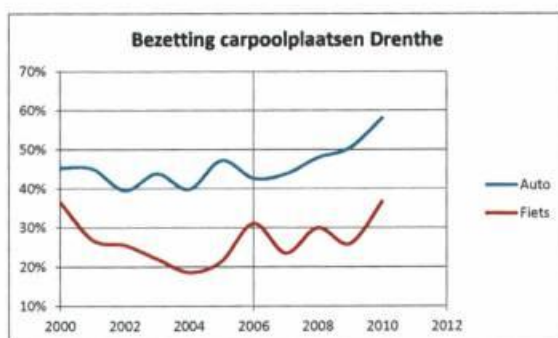
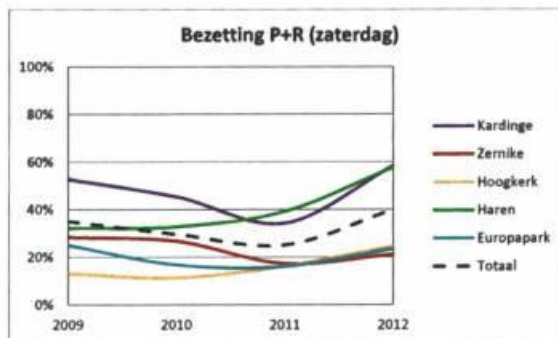
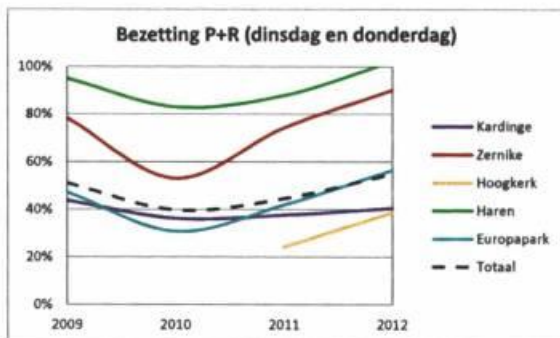
Ontwikkeling verkeer binnencordon stad Groningen (2000-2012, bus 2006-2011).

Bron: gemeente Groningen

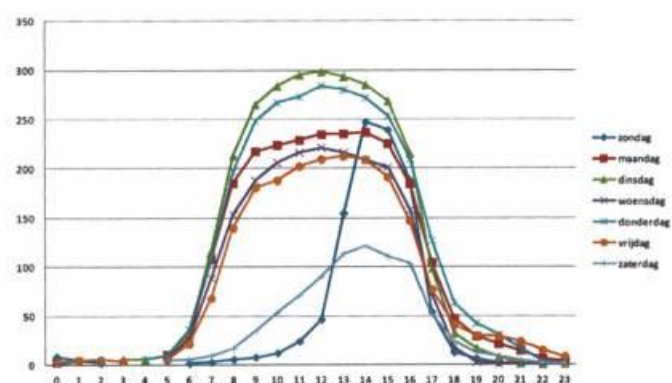


Modal split binnen cordon stad Groningen (exclusief voetgangers)

P+R en carpool



Bezetting P+R Haren per uur in week 15 - 2013
Bron: Groningen Bereikbaar



Bezetting P+R Hoogkerk per uur in week 15 - 2013
Bron: Groningen Bereikbaar

Groningen Airport Eelde

Vlieg- en passagiersbewegingen Groningen Airport Eelde (bron: Groningen Airport Eelde)

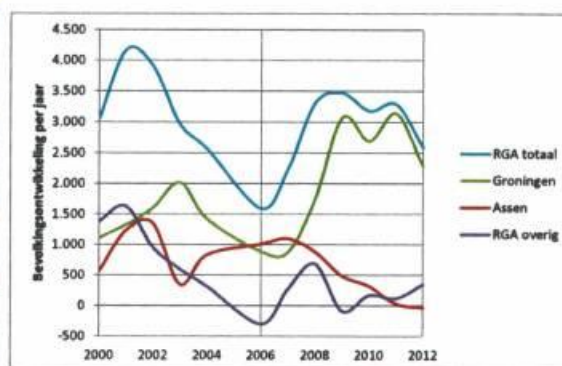
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vliegbewegingen						
lijndiensten	1.182	752	443	411	416	798
charters	1.186	1.386	1.248	1.148	1.126	1.089
les-/oefenvluchten	42.974	45.132	49.973	50.165	38.586	32.557
overig (vnl. prive)	14.064	14.067	13.884	12.344	12.646	11.910
Totaal	59.406	61.337	65.548	64.068	52.774	46.354
Index 2007 = 100	100	103	110	108	89	78
Passagiersbewegingen						
lijndiensten totaal	18.820	11.797	5.883	4.611	4.153	60.812
charters	148.304	174.960	159.162	147.551	142.495	144.082
overig (vnl. lucht taxi)	5.331	4.177	2.062	1.688	2.202	2.347
Totaal	172.455	190.934	167.107	153.850	148.850	207.241
Index 2007 = 100	100	111	97	89	86	120



Demografie

Het aantal inwoners en de samenstelling van de bevolking binnen de regio is van directe invloed op de mobiliteitsvraag. Na een dieptepunt in 2004-2006 stijgt de bevolkingsgroei van de regio in de periode 2006-2008 tot circa 3.500 inwoners per jaar. Daarna is sprake van enkele jaren van stabiele groei en (sinds 2012) lijkt de groei weer iets af te vlakken. Opvallend is dat de groei van de regio voor het grootste deel en in toenemende mate voor rekening komt van de stad Groningen (in 2011 en 2012 circa 90%). De groei van Assen is de afgelopen jaren teruggevallen. De overige regio gemeenten laten een wisselend beeld zien. Duidelijk is wel dat in enkele gemeenten binnen de regio al sprake is van stabilisatie en krimp. Samen met de bevolkingsafname in enkele gebieden buiten de regio zou dit deels de geconstateerde stabilisatie van het autoverkeer en afname van het aantal reizigers op vooral de noordelijke corridors kunnen verklaren.

	Stand bevolking		Ontwikkeling	
	1 januari		2006-2013	
	2006	2013	absoluut	relatief
Assen	63.383	67.173	3.790	6,0%
Bedum	10.675	10.550	-125	-1,2%
Groningen	180.729	195.405	14.676	8,1%
Haren	19.107	18.646	-461	-2,4%
Hoogezand-Sappemeer	34.513	34.522	9	0,0%
Leek	18.936	19.606	670	3,5%
Noordenveld	31.573	31.035	-538	-1,7%
Slochteren	14.938	15.626	688	4,6%
Ten Boer	7.164	7.501	337	4,7%
Tynaarlo	31.977	32.453	476	1,5%
Winsum	14.021	13.906	-115	-0,8%
Zuidhorn	18.459	18.700	241	1,3%
RGA totaal	445.475	465.123	19.648	4,4%



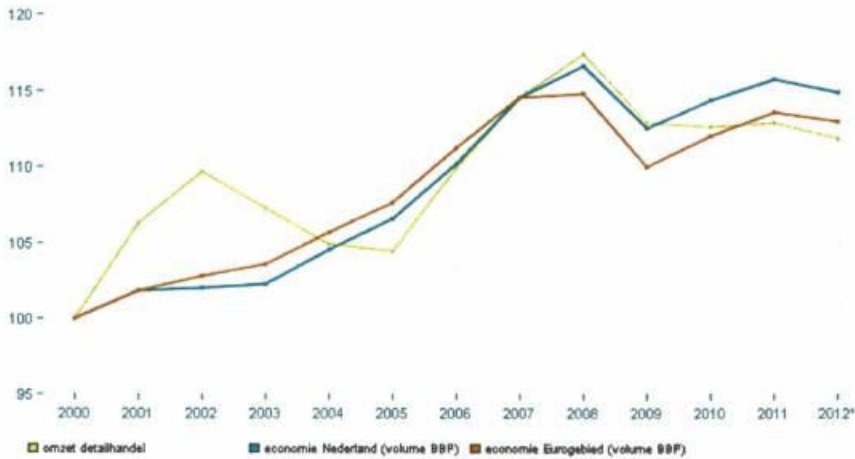
Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012

Bron: CBS

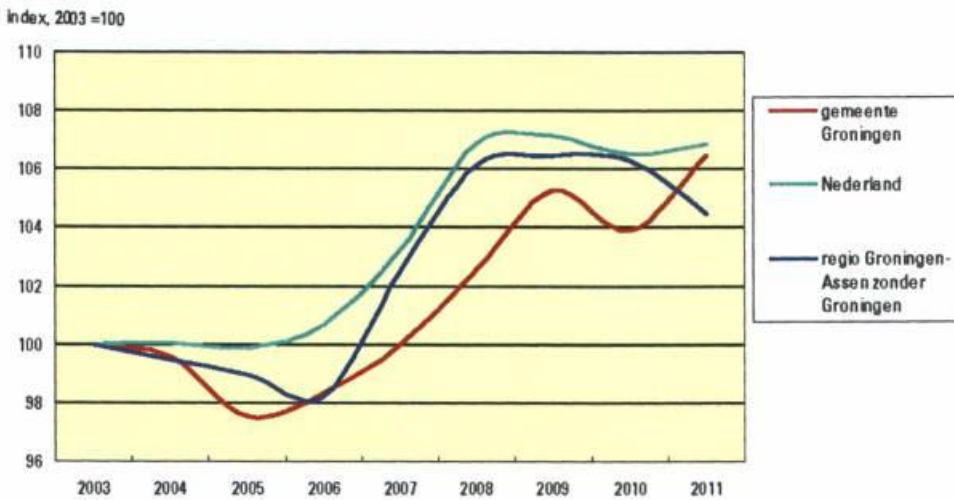
Verder is opvallend dat de trendbreuk in de bevolkingsontwikkeling van de regio samenvalt met de gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer. Dit kan deels worden verklaard door nader te kijken naar de samenstelling van de bevolkings(groei) van de stad Groningen en de regio Groningen-Assen.

In de stad Groningen is de groep jongvolwassenen (19 tot 29 jaar) oververtegenwoordigd, zowel in de bevolkingsopbouw als in de groei van de afgelopen jaren (56% van de bevolkingsgroei in de periode 2006-2012 betrof deze leeftijdsgroep, bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen).

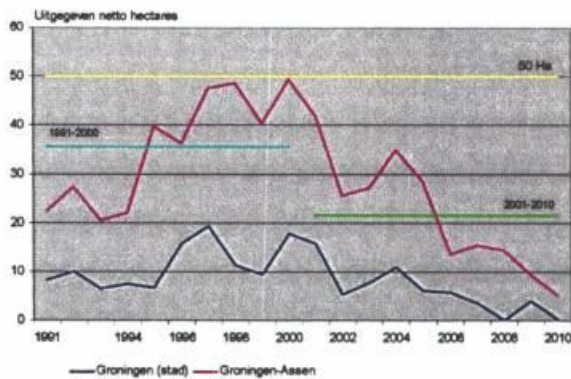
Daarnaast blijkt uit onderzoek van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat juist deze bevolkingsgroep vanaf 2005 minder gebruik is gaan maken van de auto en meer van openbaar



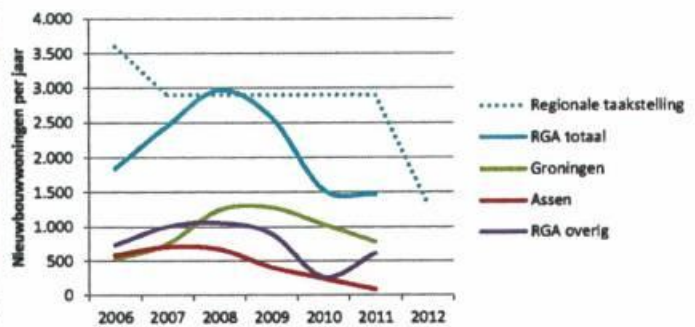
Ontwikkeling detailhandel en economie Nederland en Eurogebied
Bron: CBS)



Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen Groningen, Regio Groningen-Assen en Nederland
Bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen)



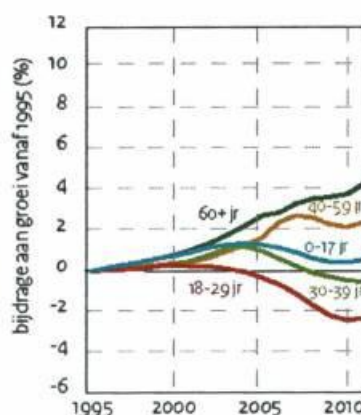
Uitgifte netto hectares bedrijventerrein 1991-2010,
Bron: Bureau Louter



Woningbouwontwikkeling en regionale taakstelling regio Groningen-Assen
Bron: CBS

vervoer en fiets (zie onderstaande afbeelding). Belangrijke oorzaken zijn een toegenomen onderwijsdeelname en langere reisafstanden door schaalvergroting in het onderwijs.

Volgens de prognoses is één op de vier inwoners van de regio in 2040 65 jaar of ouder. De grijze druk binnen de regio zal dan ook toenemen. Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt voor rekening van ouderen. Dit komt enerzijds doordat het aandeel ouderen in de bevolking en daarmee in het verkeer toeneemt; anderzijds doordat deze ouderen zich ook vaker en verder verplaatsen dan de ouderen van vroeger. Een vergrijzende bevolking betekent niet direct minder mobiliteit. Autogebruik en -bezit is onder ouderen immers steeds meer gemeengoed. De reismotieven zullen echter wel anders zijn: minder woon-werkverkeer en meer sociaal-recreatief verkeer. Verplaatsingen zullen naar verwachting meer op andere tijden zijn dan in de spitsuren plaatsvinden. Deze mobiliteitsvergrijzing kan dus bijdragen aan een meer gelijkmatige spreiding van het (auto)verkeer over de dag en daarmee aan een geringere congestie. Er kunnen hierdoor wel nieuwe recreatieve spitsen ontstaan, bijvoorbeeld aan het einde van de vrijdagmiddag en in het weekend.



Effect verandering automobilititeit per persoon

Bron: KiM, Mobiliteitsbalans 2012

Economie

De trendbreuk in de economische ontwikkeling sinds het uitbreken van de economische crisis in 2008 vertoont een sterke gelijkenis met de trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling (zie onderstaande afbeeldingen van de economische groei en werkgelegenheidsgroei in Nederland en de regio Groningen-Assen). Geconcludeerd wordt dat de kredietcrisis van de afgelopen jaren een dempend effect heeft gehad op de groei van de automobilititeit. Dit betekent echter ook dat een aantrekkende economie weer zal resulteren in een toename van verkeer (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

Ruimtelijke ontwikkelingen

Sinds 2008 is de woningbouwproductie binnen de regio gehalveerd van circa 3.000 woningen per jaar tot 1.500 woningen per jaar. Dit heeft geresulteerd in een bijstelling van de regionale taakstelling in 2012 (van 2.900 naar 1.300 woningen per jaar). De uitgifte van bedrijventerrein binnen de regio is de afgelopen jaren eveneens sterk teruggelopen. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare per jaar uitgegeven. Tussen 2007 en 2011 was dit 57 hectare in vijf jaar.



Uitgifte netto hectares bedrijventerrein (2007-2011)

bron: RGA

Gemeente	2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
Groningen	4,8	4,1	0	0,6	0,7	10,2
Haren	0	0	0	0	0	0
Hoogezand-Sappemeer (incl. Slochteren)	2,7	0,4	0,1	0,3	0	3,5
Leek	2,9	3	3,3	1,1	0,9	11,2
Assen	4	8,6	4,5	1,4	3	20,1
Noordenveld	0,3	0	1,9	0,2	0,3	2,7
Tynaarlo	1,6	3,8	0,7	0,6	1,2	7,9
Bedum	0	0	0	0	1,5	1,5
Totaal	16,3	19,9	10,5	2,8	7,6	57,1

Digitale samenleving

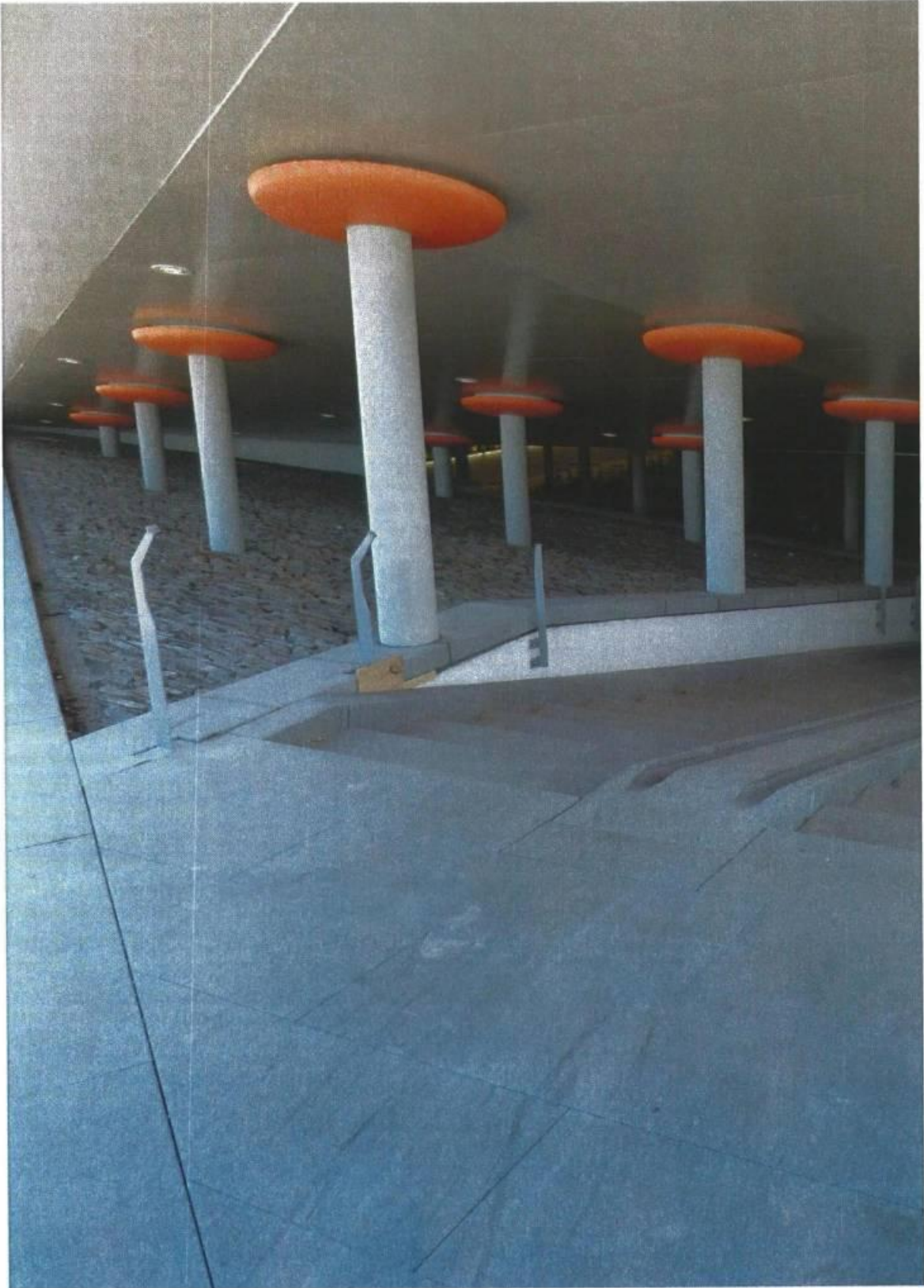
Veel mensen verwachten dat een verdere digitalisering van de samenleving tot een daling van de mobiliteit zal leiden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert dat over het algemeen de netto-effecten van ICT op de mobiliteit – en de afvlakking daarvan – nog niet goed is vast te stellen. Dat geldt voor e-commerce en e-werken, maar ook voor de mobiliteitseffecten van sociale netwerken, waar vooral jongeren gebruik van maken.

In de afgelopen jaren zijn Nederlanders steeds meer online gaan winkelen. Inmiddels wordt bijna 10% van alle niet-dagelijkse boodschappen gekocht via internet. Voor de dagelijkse boodschappen is dat aandeel nog steeds beperkt, tot 0,7%. De groei deed zich in alle leeftijdsgroepen voor. Zo steeg dit aandeel bij de jongeren van 16 tot 25 jaar in deze periode van 57 % naar 80 %. Relatief het sterkst was de stijging onder 65- tot 75-jarigen. Sinds 2006 is het aandeel ouderen dat via internet koopt bijna verdrievoudigd. Door e-commerce neemt de mobiliteit enerzijds af (minder ritten naar de winkel), maar kan ook leiden tot nieuwe mobiliteit elders (afleveren van bestellingen in woonwijken). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de gevolgen van internetwinkelen voor de mobiliteit op een rij gezet. Hieruit blijkt dat door internetwinkelen netto minder voertuigkilometers gereden.

Ook het e-werken neemt toe. De helft van de mkb-bedrijven geeft aan dat er met werknemers afspraken gemaakt kunnen worden over een flexibele begin- en eindtijd van een werkdag. Bij overheidsbedrijven is dat 73% en 15% van de werknemers in deze sector mag hun werktijden zelfs volledig zelf bepalen. In de provincies Groningen en Noord-Holland zijn mkb-bedrijven flexibeler met werktijden dan in andere provincies (bron: slimwerkenenslimreizen.nl). E-werken kan tot een reductie van de mobiliteit leiden (vervangen woon-werk verplaatsing door een thuiswerkdag), een toename van de mobiliteit (het fysiek willen ontmoeten van nieuwe sociale contacten op afstand) of een gelijkblijvende hoeveelheid mobiliteit, die mogelijk wel in de tijd verschuift (het buiten de spits naar kantoor reizen).



Bijna elke universiteit in Nederland is al bezig met het digitaliseren van hoorcolleges (e-learning). Op dit moment worden hoorcolleges nog als een extra service online gezet door de RuG en dienen de digitale colleges nog niet als vervanging van de hoorcolleges. Met name voor de massale hoorcolleges zou het digitale hoorcollege een alternatief kunnen zijn. Overigens heeft het plaatsen van hoorcolleges online bij de Universiteit van Amsterdam niet geleid tot een significante terugloop van het collegebezoek (NRC Next, 2013 - 3 januari). Op dit moment is het niet te zeggen of de opkomst van het digitale hoorcollege zal leiden tot een afname van verkeersstromen.



Deelprogramma 1: HOV-bus inframaatregelen

De projecten binnen dit deelprogramma zijn gericht op infrastructurele ingrepen om de bus sneller en betrouwbaarder te maken. Centrale doelstelling is het verminderen van de exploitatiekosten van de bus en het aantrekkelijk maken van de bus ten opzichte van de auto. Het sneller maken van het OV blijkt een zeer effectieve maatregel te zijn.

Voltooide projecten	Planvorming/studie
HOV-as West (fase 1 en 2)	FlorijnAs Assen
Opwaarderen Qliner haltes Roden	HOV-as West (fase 3)
Opwaarderen Qliner haltes Leek	Kwaliteitsverbetering Qliners / Marketing en prijsbeleid
Busbaan Peize - Groningen	Doorstromingsmaatregelen Ten Boer - Groningen
Bus op de vluchtstrook A7 Leek-Hoogkerk	Bus doorstroming Europaweg
Bus op de vluchtstrook A28 Haren-Groningen Zuid	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
	Eemskanaalzone
	OV bereikbaarheid Leek/Roden
	Busdoorstroming Norgerbrug - station
	Infraontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum



Bus op de vluchtstrook



HOV-as West

Deelprogramma 2: P+R en Busknooppunten

Investeringen in Park + Ride (P+R) en busknooppunten zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio. Hierdoor wordt de mogelijkheid aan reizigers geboden om van de auto (of de fiets) over te stappen op het openbaar vervoer. De groei van het autoverkeer wordt hierdoor voor een deel omgebogen naar het OV. Dit deelprogramma bevat een omvangrijk pakket aan maatregelen, die hier worden ingedeeld in de categorieën:

- bestemming P+R (onderdeel P+R-nota gemeente Groningen, transfer auto-bus/fiets)
- herkomst P+R (transfer auto/fiets-bus)
- OV-knooppunten (veelal transfer trein-bus).

Vrijwel alle projecten zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Transferium Assen Noord (herkomst P+R)	Stationsgebied Haren (OV-knooppunt)	Stationsgebied Bedum (OV-knooppunt)
Transferium Hoogkerk (bestemming P+R)	Transferium Hoogezand (herkomst P+R)	Transferium Zernike (bestemming P+R)
Transferium Haren (bestemming P+R)	Bereikbaarheid transferium Haren (bestemming P+R)	Transferium Driebond (bestemming P+R)
Kwaliteitsverbetering P+R Europapark (bestemming P+R)	Uitbreiding P+R Haren (bestemming P+R)	Stationsgebied Winsum (OV-knooppunt)
Transferium Assen West (herkomst P+R)	Bereikbaarheid busstation Assen (OV-knooppunt)	Doorontwikkeling transferium Zuidhorn (herkomst P+R)
Transferpunt Zuidlaren (herkomst P+R)		Transferium Leek (herkomst P+R)
Centrumhalte Roden (OV-knooppunt)		Norgerbrug (Assen-West, transferium)
Toegankelijkheid bushaltes		Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde (OV-knooppunt)
		Uitbreiding en verbetering transferium Kardingse (bestemming P+R)
<i>Centrumhalte Roden</i>	<i>Transferium Assen-noord</i>	Transferium de Punt (herkomst P+R)
		Knooppunt Rolde (OV-knooppunt)
<i>P+R Haren</i>	<i>P+R Hoogkerk</i>	Knooppunt Rolde (OV-knooppunt)
		Knooppunt Gieten (OV-knooppunt)
		Knooppunt Bareveld / Stadskanaal (OV-knooppunt)
		Busstation Norg (OV-knooppunt)
		Transferium Hoogezand (herkomst P+R)

Deelprogramma 3: Regionaal spoor

De projecten binnen het deelprogramma spoor zijn benoemd in het Raamwerk RegioRail. Met de uitvoering hiervan wordt een systemsprong in het regionale openbaar vervoer beoogd, onder meer door doorkoppeling van spoorlijnen in Groningen, verlengen van spoorlijnen en frequentieverhoging. In het MIP is niet de mogelijke reactivering van het spoor naar de Eemshaven en Stadskanaal opgenomen. Voor de volledigheid zijn ze wel in onderstaand overzicht opgenomen.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Station Europapark Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam	Facelift Noordelijke Stations	Station Hoogkerk Frequentieverhoging Groningen- Leeuwarden (3 → 4) Knoop Hoogezand-Sappemeer Knoop Groningen Frequentieverhoging Groningen- Assen (4 → 6) Reactivering spoorverbinding Veendam - Stadskanaal Spoorverbinding Roodeschool - Eemshaven



Station Veendam



Station Europark

Deelprogramma 4: Fiets

Het doel van dit deelprogramma is om het gebruik van de fiets een zo goed mogelijk alternatief te laten zijn voor de auto. Op de belangrijke fietsroutes naar de steden Groningen en Assen worden snelle en veilige fietsroutes gecreëerd. Door de verwachte toename in het gebruik van onder andere e-bikes (gestimuleerd vanuit mobiliteitsmanagement) is dit deelprogramma van belang. De uitvoering van de hoofd fietsroutes naar de stad zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015. De bijdrage uit het MIP voor de fiets is bestemd voor infrastructuurmaatregelen in de twee categorieën Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Fietsroute Plus Rolde-Assen	Kwaliteitsverbetering bestaand netwerk stad Groningen	Fietsroute plus Winsum - Groningen
Fietsbrug Aduarddiep	Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen	Fietsroute plus Ten Boer - Groningen
Fietsbrug Reitdiep/Noordelijke Ringweg (Plataanbrug)	Fietsrouteplus Bedum - Groningen	Fietsrouteplus Smilde - Bovensmilde - Assen
Fietsrouteplus Vries-Assen	Fietsverbinding de Vosholen	Snelfietsroute Leek - Groningen
Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen	Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg	Fietsverbinding Meerstad - Groningen Centrum
Hoofd fietsroute Roden - Peize - Groningen	Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer	Fietsverbinding Assen-West / Messchenveld
Fietsroute Ronde Meerweg Paterswolde		
Fietspad Zuidhorn - Den Horn		



Fietsrouteplus Assen-Rolde



Fietsrouteplus Eelde-Paterswolde-Groningen

Deelprogramma 5: Mobiliteits- en verkeersmanagement

De pilot mobiliteitsmanagement werd door de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgevoerd in 2010 - 2012. Hierbij is er een relatie met de deelprogramma's bus infra, P+R en fiets. Onderdelen van mobiliteitsmanagement zijn het nieuwe werken/digitale mobiliteit, MKB-vouchers, parkeermanagement, stimuleren fietsen en educatie.

Ten opzichte van andere regio's is op het gebied van verkeersmanagement een inhaalslag nodig. Op dit moment zijn bij (dynamisch) verkeersmanagement de volgende onderdelen in het MIP opgenomen:

- Investeringsplan verkeersmanagement ZRG (uitvoering 2013 - 2020);
- Uitvoering pakket 13, benuttingsmaatregelen (gerealiseerd);
- Dynamische Reisinformatie Systemen (DRIS), ook in het RSP-programma opgenomen.

Via het programma Beter Benutten van het Ministerie van I&M is de verlenging van mobiliteitsmanagement en intensivering van verkeersmanagement gerealiseerd. Verlengen c.q. intensiveren van mobiliteits- en verkeersmanagement zijn van groot belang voor de bereikbaarheidsproblematiek bij de uitvoering van de projecten in en rond Groningen en bij de projecten FlorijnAs in Assen. Via Groningen Bereikbaar wordt de komende paar jaar een compleet Basispakket verkeersmanagement gerealiseerd.



Voorbeelden inzet DRIS in de huidige praktijk



Deelprogramma 6: Auto - hoofdstructuur

Vanuit het Bereikbaarheidsprogramma RGA wordt niet gestuurd op de projecten die onder het deelprogramma auto - hoofdstructuur vallen. Wel wordt de voortgang van deze projecten gevolgd, waardoor overzicht wordt geboden en de samenhang met de andere deelprogramma's wordt aan te geven. In onderstaande tabel zijn de gerealiseerd en in uitvoering zijnde projecten weergegeven die waren opgenomen in de Netwerkanalyse 20061.

Voltooid	In uitvoering	Planvorming/studie
Ring Zuid (fase 1)	Knooppunt Assen-Zuid	Aanpak Ring Zuid (fase 2)
Oprit Europaplein	Verdubbeling N33	Reitdiepplein fase 2
Haarweg-Europaweg	Ring Oost	Aansluiting Kloosterveen-A28
Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen	Noordzeebrug	Aansluiting Driebond
Ring West	Aansluitingen onderliggend wegnennet	Derde aansluiting Meerstad
Reitdiepplein fase 1		Aanpassen aansluiting N360
Wegvak Peelo		Openstelling Oosterhamriktracé
		Doorstroming N355
		Doorstroming en leefbaarheid N361
		Aansluiting N371-N373 (Norgbrug)
		Eemskanaalzone
		Noord-zuidroute

Deelprogramma 1 - HOV-bus Inframaatregelen

1. HOV-as West (Koeriersterweg)
2. Opwaarderen Qliner haltes Roden
3. Opwaarderen Qliner haltes Leek
4. Dynamisch gebruik busbaan Peize - Groningen
5. Bus op de vluchtstrook A28 Haren-Groningen Zuid
6. Bus op de vluchtstrook A7 Leek - Hoogkerk / A28 De Punt - Haren

Deelprogramma 2 - P+R en busknooppunten

7. Transferium Assen Noord
8. Transferium Hoogkerk
9. Kwaliteitsverbetering Europapark
10. Transferium Haren
11. Centrumhalte Roden
12. Transferpunt Zuidlaren
13. Transferium Assen - West
14. Toegankelijkheid bushaltes Zuiderdiep
15. Bereikbaarheid transferium Haren / westelijke aansluiting A28 (Meerweg)
16. Transferium Hoogezand (P+R faciliteit, 1e fase)

17. Bus / treinknooppunt stationsgebied Haren
18. Bereikbaarheid bustation Assen
19. Toegankelijkheid bushaltes (niet op kaart aangegeven)

Deelprogramma 3 - Regionaal spoor

20. Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam
21. Station Europapark
22. Facelift Noordelijke Stations (niet op kaart aangegeven)

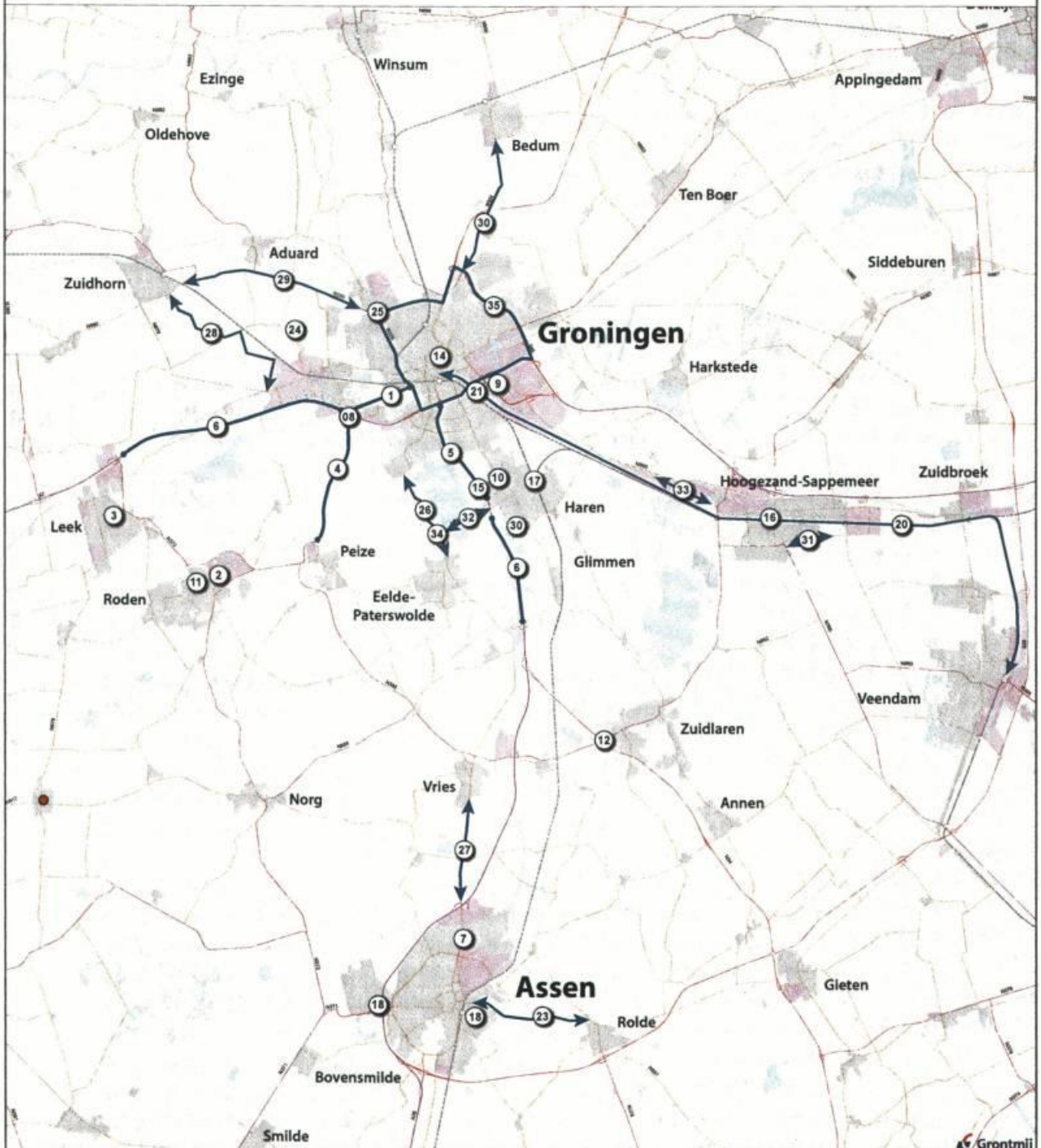
Deelprogramma 4 - Fiets

23. Fietsroute Plus Rolde-Assen
24. Fietsbrug Aduarddiep
25. Fietsbrug Reitdiep / Noordelijke Ringweg (Plataanbrug)
26. Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen
27. Fietsrouteplus Vries-Assen
28. Fietspad Zuidhorn - Den Horn
29. Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen
30. Fietsrouteplus Bedum - Groningen
31. Fietsverbinding "de Vosholen"
32. Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg

33. Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer
34. Fietsroute Ronde Meerweg

Deelprogramma 5 - Mobiliteits- en verkeersmanagement

35. Verkeersmanagement Ring Groningen (incl. pakket 13)
36. Mobiliteitsmanagement / Taskforce (niet op kaart)
37. Dynamisch verkeersmanagement / DRIS (niet op kaart)







Regionale samenwerking

In november 1996 werd op basis van een eerste integrale uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen een convenant gesloten tussen gemeenten en provincies. Hierin stonden twee thema's centraal. Enerzijds het versterken van de nationale en interprovinciale betekenis van de stad Groningen, van de regionale positie van Assen en van de rol van omliggende kernen als schakel tussen stad en land, en anderzijds het realiseren van een efficiënte verkeer- en vervoersstructuur en een samenhangende opgave voor woningbouw, natuur en landschap. Kort en bondig werd dit samengevat in twee hoofddoelstellingen:

1. Benutten en uitbouwen van economische kansen;
2. Versterken en benutten van de gebiedskwaliteit.

In 2004 werd de visie voor het eerst fundamenteel inhoudelijk geactualiseerd. Gekozen werd voor het sterker inzetten op het bundelen van wonen en werken in de zogeheten T-structuur en, parallel daaraan, het behouden van de natuurlijke en landschappelijke gebiedskwaliteiten. In de evaluatie van 2008/2009 werd het startsein gegeven voor een economische agenda, een kwaliteitsimpuls voor het landschap, meer aandacht voor profilering en versterking van de positie van de niet-stedelijke gemeenten.

Veranderende context, maar blijvend perspectief

In september van 2008 viel de bank Lehman Brothers om en kreeg de financiële crisis en vervolgens ook de recessie Nederland in zijn greep. Anno 2013 is duidelijk geworden dat daarmee de context voor de regionale samenwerking veranderd is. De nieuwbouw van woningen is stilgevallen. De verkoop van bedrijventerreinen en kantoren is teruggelopen. De werkloosheid stijgt. Consumenten en bedrijven houden de hand op de knip.

Inmiddels is het inzicht doorgebroken dat er niet alleen sprake is van conjuncturele effecten. Ons aanbod van kantoren, winkels en bedrijventerreinen is te ruim gebleken en voor onder meer woningbouw is er nog een grote reserve plancapaciteit. Er is een vragersmarkt ontstaan waarin uiterst kritisch naar de kwaliteit van het aanbod wordt gekeken. In financieel opzicht zijn toekomstige rendementen niet meer zo zeker als voorheen. Deze noodzakelijke correctie van de 'leencapaciteit' van de financiële instellingen beperkt de komende jaren de financiële armslag van bedrijven, bewoners en overheden aanzienlijk. Daarbij komt een verder decentraliserende en bezuinigende overheid.

Andere belangrijke trends zijn toenemende aandacht voor verantwoord energiegebruik, een afnemend contrast tussen stad en land, toenemende behoefte aan herkenbaarheid van plaats en regio en de opkomst van nieuwe vormen van economie en werkgelegenheid.



Ondanks (of juist vanwege) deze drastisch veranderende context is het belang van de regio Groningen-Assen nog steeds evident. Groningen-Assen zal ook de komende decennia een groeiende bevolking kennen. De concentratie van werk, opleiding en voorzieningen zet zich door. De werkgelegenheid zal zich vooral concentreren in de beide steden, met als gevolg dat de dagelijkse pendel naar de steden toeneemt en dat stedelijke voorzieningen beter bezocht worden. De invloedssfeer van de steden groeit naarmate het landelijk gebied krimpt.

Voor de gehele Noordelijke regio neemt hierdoor het belang van een gezond economisch kerngebied alleen maar toe. Daarmee blijft de betekenis van de ontwikkeling van Groningen-Assen als één complementair functionerend, samenhangend systeem – met de steden als kloppend hart – onveranderd groot. Nieuwbouw en uitbreiding van woningen, winkels en bedrijventerreinen is de komende jaren weliswaar minder aan de orde, maar samenwerken aan de verbindingen én de kwaliteit van stad en land misschien wel des te meer. Op het moment dat de economie weer aantrekt, is het van belang om te beschikken over een kwalitatief aanbod dat de toenemende, maar veranderde, vraag kan bedienen.

Speerpunten

De oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor de Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – blijven overeind. Daarvan zijn drie nieuwe speerpunten afgeleid voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken.

Het economisch kerngebied verder ontwikkelen

De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland. Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van eminent belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt. Dit vraagt om:

- Het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat;
- Bedrijfsontwikkeling en –vestiging;
- Verbondenheid met andere regio's;
- Het profileren van de regio als attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is.

De interne samenhang versterken

De verwevenheid tussen de steden Groningen en Assen enerzijds en de regio anderzijds wordt sterker. Het aantal dagelijkse verplaatsingen tussen de regio en de steden groeit nog steeds. Of het nu is om te werken, te wonen, onderwijs te volgen, medische voorzieningen te gebruiken, te winkelen, te recreëren of evenementen te bezoeken. Bij gebrek aan een goed Nederlands equivalent gebruiken wij voor het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, de term 'daily urban system'. Het is zaak ervoor te zorgen dat dit samenhangende systeem goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen. Dit vraagt om:

- Een hoogwaardig vervoersnetwerk;
- Het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- Het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen.

De interne bereikbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling. Hier ligt een actieve rol voor de samenwerkingsorganisatie Regio Groningen-Assen. De aandacht moet zich richten op het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van transferia en P+R-voorzieningen en van hoofdfietsroutes. De regionale samenwerking heeft ook belang bij een goede bereikbaarheid van de recreatieve zwaartepunten, de belangrijkste zorgvoorzieningen en de economisch stuwende locaties (bijvoorbeeld kennisconcentraties energie, sensor, healthy ageing).

De kwaliteit van stad en land behouden en versterken

Het Kwaliteitsteam typeert Groningen-Assen als “een regio met een grote diversiteit aan landschappen en woonmilieus. ‘Stad en land’ vormen hier een twee-eenheid. De regio combineert een grote diversiteit aan recreatieve milieus en woonmilieus met een breed en actueel cultureel aanbod. De regio combineert vrijheid, ruimte en ecologische kwaliteiten met een breed spectrum aan stedelijke en dorpse voorzieningen”. Die kwaliteiten wil de regio koesteren en waar mogelijk verder versterken. Dit vraagt om versterking van :

- De steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- Het landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.





PM HOV Visie



