

Onderwerp Tussenevaluatie HOV-visie

Steller Chris Munneke



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 0652310855

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6822943

Datum 21-03-2018

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Eind 2013 is de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen – Assen geactualiseerd. Bouwsteen van deze strategie is de visie op Hoogwaardig Openbaar Vervoer; de HOV-visie. Bij bespreking van ‘Update/Vervolg maatregelenpakket HOV-visie’ in uw raadscommissie Ruimte en Wonen van 22 november 2016 heeft u verzocht tot een terugblik/evaluatie van de HOV-visie tot nu toe. Onderzoeksbureau Panteia is gevraagd deze tussenevaluatie uit te voeren, gebaseerd op de tussenstand per 1 januari 2018. In de bijlage treft u de Tussenevaluatie van de HOV-visie.

### **Conclusie**

Het adviesbureau Panteia concludeert dat de HOV-maatregelen de autonome groei (vanuit bevolking en economie) gefaciliteerd hebben en daarnaast tot een extra sprong van het OV-gebruik heeft geleid, waarbij de waardering van de reizigers is toegenomen. In lijn met ervaringen met andere HOV-systemen en de daarop gebaseerde theorie is het zeer aannemelijk dat een belangrijk deel van de groei samenhangt met de keuze voor HOV en de genomen maatregelen in het kader van de HOV-visie.

### **Terugblik**

In de eerste helft van 2013 is de Regiovisie Groningen-Assen geactualiseerd. Naast de actualisatie van de Regiovisie is destijds ook de regionale Netwerkanalyse herzien. Aanleiding hiervoor was onder andere het niet doorgaan van het project RegioTram, dat een belangrijk onderdeel uitmaakte van de regionale bereikbaarheidsstrategie. Door de Regio is daarom een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Ook is destijds het lopende Basispakket Bereikbaarheid herijkt en is een gezamenlijke HOV-visie opgesteld als uitwerking voor het openbaar vervoer.

Samen met de provincie Groningen hebben wij daar destijds een aanvullend HOV-maatregelenpakket aan gekoppeld om spoedig een kwaliteitsstap te maken voor het openbaar vervoer.

Verder zijn er naast de maatregelen uit het HOV-maatregelenpakket ook andere relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op effecten die met de HOV-visie beoogd worden. Ook buiten het HOV-maatregelenpakket zijn maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer uitgevoerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanschaf van nieuwe comfortabelere bussen en oplevering van infrastructuur voor het openbaar vervoer. Ook bleek in 2016 toen de uitvoering van het HOV-maatregelenpakket dusdanig gevorderd was dat niet alle beschikbaar gestelde financiële middelen nodig waren om het maatregelenpakket af te ronden. Destijds heeft u dan ook gekozen om de verplaatsing van het busstation, de aanpassing van het kruispunt Europaweg/Damsterdiep (mogelijk maken linksafbeweging Qlink 6) en de doorstromingsmaatregelen Pleiadenlaan/Zonnelaan ook op te nemen in het gesloten financieringssysteem 'HOV-maatregelenpakket netwerkanalyse'.

### **Scope van het onderzoek**

In het onderzoek is gekeken of de uitvoering van de geplande maatregelen op schema ligt en of de gewenste effecten, zoals beschreven in de HOV-visie, optreden. Het betreft een tussenevaluatie omdat nog niet alle maatregelen uit de HOV-visie op dit moment al gerealiseerd zijn. Belangrijk onderdeel van de HOV-visie is bijvoorbeeld ook de doorkoppeling van de regionale treinen. De planning loopt tot 2022. Hierbij dient vermeld te worden dat de effecten van de al wel gerealiseerde maatregelen nog niet altijd volledig zijn doorgewerkt; het duurt even voordat de huidige en potentiële nieuwe reizigers bekend zijn met de nieuwe situatie.

In het kader van dit onderzoek is het helaas niet mogelijk om effecten van individuele maatregelen in beeld te brengen. De HOV-maatregelen hebben een sterke relatie met andere maatregelen in het OV-systeem en de effecten zijn afhankelijk van externe factoren, autonome ontwikkelingen en het keuzeprocess van reizigers. Reizigers bepalen hun keuze tussen modaliteiten meestal niet op basis van één aspect of verandering binnen een modaliteit (bijvoorbeeld hogere parkeerkosten of betere reisinformatie), maar op het totale reisplaatje. Voor dat totaalbeeld spelen alle veranderingen en verbeteringen een rol. In dat kader is het dan bijvoorbeeld ook niet mogelijk om de sociale functie en leefbaarheid, enkel als gevolg van de veranderingen in het OV-systeem, te isoleren en gedetailleerd te monitoren.

### **Waar staan we nu?**

#### *Groei gebruikers*

Het gebruik van het openbaar vervoer van, naar en in Groningen is de afgelopen vier jaar boven verwachting sterk toegenomen met 33%. Het



afgelopen jaar is de groei het snelst gestegen. Bijzonder om te vermelden is dat dit niet alleen een groei van studenten is; ongeveer 40% van de nieuwe reizigers tussen 2016 en 2017 reisden op saldo of hebben een abonnement. De grootste groei zit echter wel in reizigers met een Studenten OV-jaarkaart. Dit kan worden verklaard doordat sinds 2017 MBO-ers onder de 18 jaar ook recht hebben op een Studenten OV-jaarkaart. Daarbij komt ook dat door de verandering van de basisbeurs de tendens is dat studenten langer thuis blijven wonen en dus per saldo meer (met het OV) reizen.

De sterke groei van het OV doet zich voor naar alle economische toplocaties (dynamo's) en alle wijken van de stad. Op Zernike is de groei minder groot (13,6%). Dit wordt zeer waarschijnlijk verklaard doordat het OV-gebruik hier al hoog was waardoor er minder ruimte voor reizigersgroei is. Ook is het mogelijk dat de beperkte capaciteit in de bussen verdere groei remt.

#### *Waardering van de reizigers*

De waardering van de reizigers over het OV-systeem algemeen is toegenomen. De klantwaardering is toegenomen van een 7,2 naar een 7,5. Dat is iets minder dan het landelijke gemiddelde, maar de progressie over de afgelopen periode is wel beter dan de landelijke progressie. Op het aspect 'tijdigheid' en 'doorstroming' scoort het HOV-systeem in Groningen aanmerkelijk beter en ruim boven het landelijk gemiddelde.

#### *Gevolgen voor de leefbaarheid*

De leefbaarheid en de verkeersveiligheid in woongebieden is in sommige gevallen verbeterd doordat buslijnen uit woonstraten zijn gegaan en dat daarvoor in de plaats de bediening langs de randen van de wijken verbeterd en geïntensiveerd is. Stadgers waarderen het OV over het algemeen gelijk tussen de 2012 en 2016 meting. Sommige wijken scoren iets beter, anderen iets minder. Opvallend is dat de klanttevredenheid in de Oosterparkwijk, Meerstad, Meerdorpen en de bedrijventerreinen Zuid-Oost gedaald is. In de Oosterparkwijk wordt dit bijvoorbeeld verklaard door het verdwijnen van lijn 4 uit de wijk. In 2016 en 2017 zijn wijzigingen in de dienstregeling doorgevoerd waardoor de OV-bediening van deze wijken beter is geworden.

#### **Vervolg**

De groei van het gebruik van het OV overstijgt de verwachtingen. Daardoor worden de grenzen van het systeem (zeker vanuit de nieuwe verwachtingen) eerder bereikt. De sterke groei van het OV en de verwachte groei vragen om een herijking en een doorontwikkeling van het OV. De tussenevaluatie HOV-visie is dan ook een van de bouwstenen van de nieuwe stedelijke visie op het

openbaar vervoer binnen de regionale context. Een brede discussie over de nieuwe OV-visie met uw raad staat gepland voor juni 2018.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

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

de secretaris,  
Peter Teesink





**Panteia**

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## Tussenevaluatie HOV-visie Groningen

Contactpersonen

Bert Schepers en Manfred Kindt

adres

Panteia B.V.  
Bredewater 26  
2715 CA Zoetermeer

Postbus 7001  
2701 AA Zoetermeer

Nederland

Tel: +31 79 322 20 00

Zoetermeer, 12 maart 2018

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.





## Samenvatting

**Aanleiding** Eind 2013 is de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen – Assen geactualiseerd. Bouwsteen van deze strategie is de visie op hoogwaardig openbaar vervoer; de HOV<sup>1</sup>-visie. Bij bespreking van 'Update/Vervolg maatregelenpakket HOV-visie' in de raadscommissie Ruimte en Wonen van 22 november 2016 heeft de raads- (commissie) verzocht tot een terugblik/evaluatie van de HOV-visie tot nu toe. Panteia is gevraagd op basis van onafhankelijk onderzoek deze evaluatie uit te voeren, gebaseerd op de tussenstand per 1 januari 2018.

**Scope** Naast de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen, is destijds ook de regionale Netwerkanalyse herzien. Aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van het project RegioTram. Er is daarom door de Regio een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Ook is destijds het lopende basispakket bereikbaarheid herijkt en is er een gezamenlijke HOV-visie opgesteld als uitwerking voor het openbaar vervoer. De gemeente en provincie Groningen hebben daar een aanvullend HOV-maatregelenpakket aan gekoppeld, om spoedig een kwaliteitsstap te maken voor het openbaar vervoer. Verder zijn er naast de maatregelen uit het HOV-maatregelenpakket ook andere relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op effecten die met de HOV-visie beoogd worden. Zo zijn bijvoorbeeld ook buiten het HOV-maatregelenpakket maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer uitgevoerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanschaf van meer comfortabele bussen en oplevering van infrastructuur voor het openbaar vervoer. Ook bleek in 2016 dat niet alle beschikbaar gestelde financiële middelen nodig waren om het maatregelenpakket af te ronden. Destijds is dan ook gekozen om de verplaatsing van het busstation, de aanpassing van het kruispunt Europaweg/Damsterdiep en de doorstromingsmaatregelen Pleiadenlaan/Zonnelaan ook op te nemen in het gesloten financieringssysteem HOV-maatregelenpakket netwerkanalyse. In het kader van deze tussenevaluatie vindt geen diepgaande analyse van individuele HOV-maatregelen plaats maar wordt gekeken of de uitvoering van de geplande maatregelen op schema liggen en of de gewenste effecten optreden.

**Conclusies en aanbevelingen** Er is een positief beeld ten aanzien van de uitvoering van de maatregelen. Circa 72% is geheel afgerond. De HOV-maatregelen hebben de autonome groei (vanuit bevolking en economie) gefaciliteerd en daarnaast tot een extra sprong van het OV-gebruik geleid, waarbij de waardering van de reizigers is toegenomen en het aantal verkeersongevallen, bij een toenemende mobiliteit, ongeveer gelijk is gebleven. De vraag naar en het belang van mobiliteit (en OV) blijft toenemen en daaraan worden hogere eisen (zoals kwaliteit, integratie en informatie) gesteld. De HOV-visie is opgesteld vanuit de verwachtingen en doelen in 2013. Het OV is sneller gegroeid dan verwacht. Daardoor worden de grenzen van het systeem (zeker vanuit de nieuwe verwachtingen) eerder bereikt. Vanuit deze gedachte ligt een herijking en doorontwikkeling van de HOV-visie op dit moment voor de hand. Herijking omdat door de wijzigingen van verwachtingen over de toekomst, de normen waaraan een toekomstbestendig HOV-systeem moet voldoen moeten meebewegen. Doorontwikkeling omdat de groei van het OV veel sneller gaat dan verwacht en de normen als gevolg van de herijking mogelijk bijgesteld worden. Deze doorontwikkeling gaat verder dan het realiseren van de nog resterende maatregelen uit het ambitieniveau 3 en 4 uit de oorspronkelijke HOV-visie. Hiervoor kunnen bijvoorbeeld nieuwe ambitieniveau 's 5 en 6 gedefinieerd worden waarin de aanbevelingen (zie paragraaf 4.3) meegenomen worden.

<sup>1</sup> Q-links en Qliners vormen het HOV-product in en rondom de stad Groningen. De Q-links verbinden de regio, P+R-terreinen, dynamo's in de stad en stadse voorzieningen en wijken onderling. De Qliner verbinden grotere kernen met elkaar. De Q-link- en Qlinerbussen zijn herkenbaar en maken zo veel als mogelijk gebruik van hoogwaardige vrijliggende infrastructuur. Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV is de uitstraling erg belangrijk.

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>2 Ontwikkeling HOV-systeem</b>	<b>9</b>
2.1 Beschrijving HOV-systeem	9
2.2 Aanleiding en doelen HOV-visie	11
2.3 Overzicht van genomen maatregelen	14
2.4 Spreiding en oplevering HOV-maatregelen	16
<b>3 Waargenomen effecten</b>	<b>17</b>
3.1 Ontwikkeling van de stad	17
3.2 Verandering OV-bus gebruik	21
3.3 Ontwikkeling lijnennetkaart	24
3.4 Verloop van de klanttevredenheid	26
3.5 Ontwikkeling verkeersveiligheid	29
3.6 Gevolgen voor de leefbaarheid	29
3.7 Relatie tussen maatregelen en effecten	31
<b>4 Toetsing en aanbevelingen</b>	<b>32</b>
4.1 Beoordeling HOV-visie	32
4.2 Houdbaarheid en robuustheid OV-systeem tot 2023	34
4.3 Aanbevelingen	36
<b>Bijlage Case Corridor West</b>	<b>37</b>





# 1 Inleiding

Eind 2013 is de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen – Assen geactualiseerd. Bouwsteen van deze strategie is de visie op hoogwaardig openbaar vervoer; de HOV<sup>2</sup>-visie. Bij bespreking van 'Update/Vervolg maatregelenpakket HOV-visie' in de raadscommissie Ruimte en Wonen van 22 november 2016 heeft de raads- (commissie) verzocht tot een terugblik/evaluatie van de HOV-visie tot nu toe. Panteia is gevraagd op basis van onafhankelijk onderzoek deze evaluatie uit te voeren en daarbij in te gaan op de volgende zaken:

- Een beschrijving van het HOV-systeem (bus, trein, P+R, DRIS)
- Stand van de uitvoering van de HOV-bus maatregelen zowel binnen als buiten de gemeente Groningen
- Een kwantitatieve analyse van de verandering in OV-bus gebruik in zijn algemeenheid, voor de gemeente Groningen, en waar mogelijk veranderingen op wijkniveau in de gemeente Groningen, waarbij tevens een onderscheid gemaakt wordt tussen het type reiziger (Studenten-OV jaarkaart, ouderen met een ouderenkortingsproduct)
- In hoeverre wordt de groeiende vraag naar mobiliteit gefaciliteerd?
- Het verloop van de klanttevredenheid van reizigers en Stadjers
- De verkeersveiligheid welke een relatie heeft tot het openbaar vervoer (infrastructuur)
- Gevolgen voor de leefbaarheid en effecten op de economie die toe te schrijven zijn aan het veranderen van het OV-systeem
- Helder overzicht van de verandering van de lijnennetkaart
- Toetsing en aanbevelingen

## Scope van het onderzoek

Naast de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen, is destijds ook de regionale Netwerkanalyse herzien. Aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van het project RegioTram. Er is daarom door de Regio een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Ook is destijds het lopende basispakket bereikbaarheid herijkt en is er een gezamenlijke HOV-visie opgesteld als uitwerking voor het openbaar vervoer. De gemeente en provincie Groningen hebben daar een aanvullend HOV-maatregelenpakket aan gekoppeld, om spoedig een kwaliteitsstap te maken voor het openbaar vervoer. Verder zijn er naast de maatregelen uit het HOV-maatregelenpakket ook andere relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op effecten die met de HOV-visie beoogd worden. Zo zijn bijvoorbeeld ook buiten het HOV-maatregelenpakket maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer uitgevoerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanschaf van meer comfortabele bussen en oplevering van infrastructuur voor het openbaar vervoer. Ook bleek in 2016 dat niet alle beschikbaar gestelde financiële middelen nodig waren om het maatregelenpakket af te ronden. Destijds is dan ook gekozen om de verplaatsing van het busstation, de aanpassing van het kruispunt Europaweg/Damsterdiep en de doorstromingsmaatregelen Pleiadenlaan/Zonnelaan ook op te nemen in het gesloten financieringssysteem HOV-maatregelenpakket netwerkanalyse.

Deze rapportage betreft een tussenevaluatie van de HOV-visie. Het gaat om een tussenstand per 1 januari 2018.

---

<sup>2</sup> Q-links en Qliners vormen het HOV-product in en rondom de stad Groningen. De Q-links verbinden de regio, P+R-terreinen, dynamo's in de stad en stadse voorzieningen en wijken onderling. De Qliner verbinden grotere kernen met elkaar. De Q-link- en Qlinerbussen zijn herkenbaar en voldoen maken zo veel als mogelijk gebruik van hoogwaardige vrijliggende infrastructuur. Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV is de uitstraling erg belangrijk.





Niet alle maatregelen uit de HOV-visie zijn op dit moment al gerealiseerd. Ook de effecten van de al wel gerealiseerde maatregelen zijn nog niet volledig uitgewerkt en zullen ook de komende jaren nog effect sorteren.

Verder zijn er naast de maatregelen uit de HOV-visie ook andere maatregelen getroffen die van invloed zijn op effecten die met de HOV-visie beoogd worden. Het is niet mogelijk om de effecten van de maatregelen uit de HOV-visie te isoleren.

Evenmin is het in het kader van dit onderzoek mogelijk om effecten van individuele maatregelen in beeld te brengen. Dit hangt ook samen met het keuzeproces van reizigers. Reizigers bepalen hun keuze tussen modaliteit meestal niet op basis van één aspect of verandering binnen een modaliteit (bijvoorbeeld hogere parkeerkosten of betere reisinformatie), maar op de totale waardering, gebaseerd op kenmerken als snelheid, kosten en betrouwbaarheid, van een modaliteit ten opzichte van andere modaliteiten. Hiervoor spelen alle veranderingen en verbeteringen een rol.

In het kader van deze tussenevaluatie vindt geen diepgaande analyse van individuele HOV-maatregelen plaats maar wordt gekeken of de uitvoering van de geplande maatregelen op schema liggen en of de gewenste effecten optreden.

### **Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 beschrijft het HOV-systeem en de doelen die hiermee beoogd zijn. Daarna komt de stand van zaken met betrekking tot de geplande maatregelen in het kader van de HOV-visie aan de orde. Hoofdstuk 3 schetst de ontwikkeling van een aantal indicatoren waarmee de effectiviteit van de HOV-visie in beeld wordt gebracht. Deze analyse vindt niet per individuele maatregel maar voor het totale maatregelenpakket als geheel plaats. Daartoe is de ontwikkeling van de verschillende indicatoren, zoals aantal reizigers en klanttevredenheid in beeld gebracht. Deze analyse gaat niet zo ver dat het oorzakelijke verband tussen maatregelen en resultaat wordt bewezen. Hierin wordt zichtbaar gemaakt dat de ontwikkelingen van de meeste indicatoren de goede kant opgaan en dat het aannemelijk is dat de maatregelen uit de HOV-visie hier een positieve invloed op hebben gehad. Ter illustratie wordt in een bijlage ingezoomd op een corridor. Welke maatregelen (ook andere dan vanuit de HOV-visie) zijn gerealiseerd en wat voor effect dat heeft gehad? In het laatste hoofdstuk worden de resultaten in conclusies samengevat en worden mede op basis van verwachte ontwikkelingen een aantal aanbevelingen gedaan.

Deze rapportage is primair op de gemeente Groningen gericht, nu en dan richt het zich op wijkniveau. De data die in het kader van dit onderzoek zijn verzameld zijn op wijkniveau georganiseerd en worden aan de opdrachtgever ter beschikking gesteld.

### **Bronnen**

Voor dit onderzoek is onder andere gebruik gemaakt van de volgende bronnen: OV-Bureau Groningen-Drenthe, Wijkenquête Groningen, Bestand Geregistreerde Ongevallen (BRON), CBS, KvK, Lisa en informatie verkregen van de gemeente Groningen, expert opinies waaronder interviews met ervaren chauffeurs van Qbuzz.

## 2 Ontwikkeling HOV-systeem

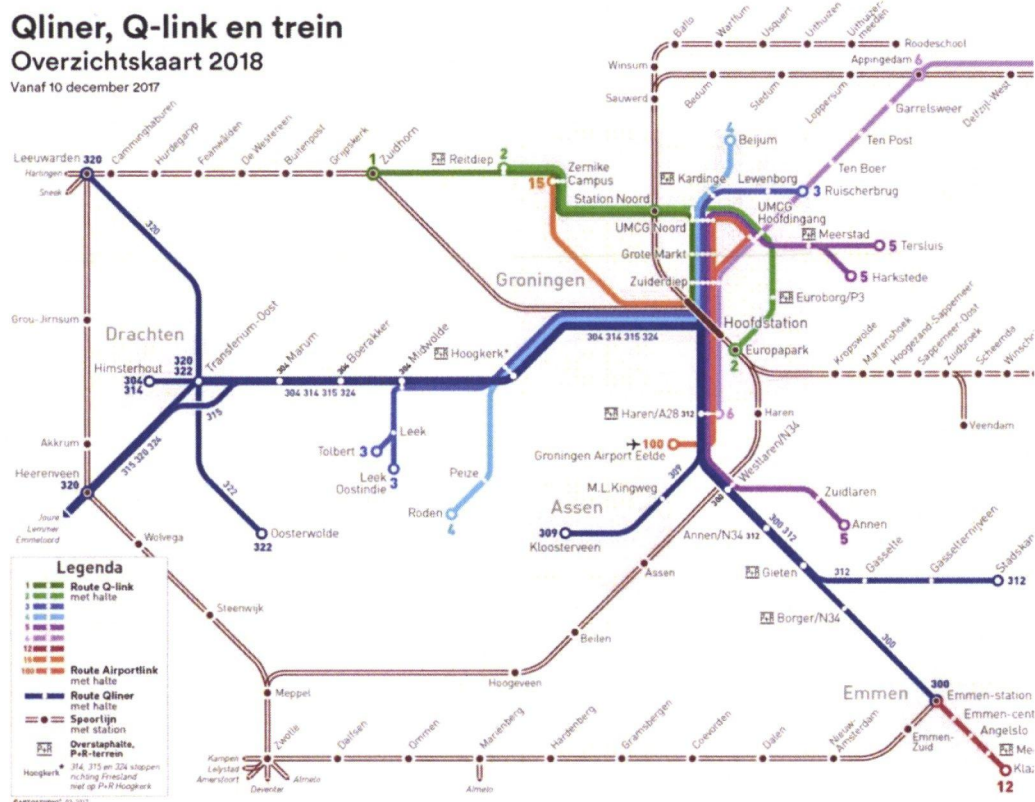
### 2.1 Beschrijving HOV-systeem

Het HOV-systeem in Groningen en Drenthe bestaat uit het spoornetwerk in combinatie met een hoogwaardig OV-netwerk onder de productformules Qliners en Q-link. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) biedt zoveel als mogelijk ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst, of vanaf transferlocaties in de reisketen (P+R). Een gebiedsdekkend basisnet verbindt en ontsluit grotere dorpen en steden.

Het busgedeelte van het HOV-netwerk is vooral gericht op de stad Groningen en op de verbinding van Groningen met de andere grotere kernen in het gebied. Daarmee bedient het een beoogde reizigersgroeiemarkt. Van de vervoerders wordt een zeer hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessie-afspraken.

Per 10 december 2017 kan het HOV-net samengevat worden in het volgende plaatje:

figuur 1 'Metrokaart' HOV-netwerk Noordoost Nederland vanaf 10 december 2017



Bron: OV-Bureau Groningen-Drenthe





Q-link is het snelle busnet van 'verlengde stadslijnen' tussen Groningen Stad, P+R-terreinen en de grotere woon-werkplekken binnen de agglomeratie. Het Q-link netwerk in en rondom Groningen bestaat uit zeven lijnen. Zes lijnen vanuit de regio, via de P+R terreinen, rechtstreeks en hoogfrequent naar belangrijke bestemmingen in Groningen Stad. En een snelle lijn vanaf het Hoofdstation naar Zernike. De comfortabele bussen zijn voorzien van WiFi en airco.

De Qliner is lange afstand streekvervoer met een hogere rijsnelheid met een comfortabele bus, herkenbaar aan de blauwe kleur. De Qliner rijdt hoogfrequent een rechtstreekse, snelle route tussen grote dorpen en steden en stopt bij een beperkt aantal haltes. Ook rijdt de Qliner op een aantal trajecten over de busbaan langs de file. Alle Qliners en Q-links zijn rolstoeltoegankelijk.

De drie treinstations in Groningen, te weten: Groningen Hoofdstation, Station Groningen Europapark en station Groningen Noord vormen de schakel tussen de regio en de stad. De corridor Noord & Oost wordt gevormd door de treindiensten Roodeschool/Delfzijl naar Nieuweschans/Weener. De corridor West betreft de verbinding tussen Leeuwarden en Groningen, en de Corridor Zuid betreft de verbinding vanuit Zwolle/Assen naar Groningen.

tabel 1 De buslijnen van het HOV-netwerk per 10 december 2017

Lijn	Omschrijving
Qliner 300	Emmen - Borger - Gieten - Groningen
Qliner 304	Drachten - Marum - Groningen
Qliner 309	Assen - Groningen
Qliner 312	Stadskanaal - Gieten - Groningen
Qliner 314	Drachten - Groningen (afwijkende tarieven)
Qliner 315	Emmeloord - Groningen
Qliner 324	Heerenveen - Drachten - Groningen
Qliner 335	Bolsward - Zernike Campus (afwijkende tarieven)
Q-link 1	Zuidhorn - P+R Reitdiep - Zernike Campus - UMCG Noord - Hoofdstation
Q-link 2	P+R Reitdiep - Zernike Campus - UMCG Noord - Station Europapark
Q-link 3	Leek - P+R Hoogkerk - Groningen HS - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Kardingse - Lewenborg
Q-link 4	Roden - P+R Hoogkerk - Groningen HS - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Kardingse - Beijum
Q-link 5	Annen - Zuidlaren - P+R Haren - Groningen HS - Grote Markt - UMCG Noord - UMCG Zuid - P+R Meerstad - Harkstede / Ter Sluis
Q-link 6	Delfzijl - Appingedam - Ten Boer - UMCG Zuid - Hoofdstation - P+R Haren/A28
Q-link 15	Groningen HS - Zernike
Q-link 12	Emmen station - Stadionplein - Klazienaveen



Er zijn zes P+R terreinen in en rondom de stad Groningen. De volgende P+R terreinen zijn er in de Gemeente Groningen met bijbehorende buslijnen.

tabel 2 P+R terreinen met bijbehorende buslijnen

<i>P+R terrein</i>	<i>HOV-lijnen per 10 december 2017</i>
P+R Haren/A28	Lijn 5 (Q-link paars) en lijn 6 (Q-link paars)
P+R P3/Boumaboulevard	Lijn 2 (Q-link groen)
P+R Hoogkerk	Lijn 3 en lijn 4 (Q-link blauw)
P+R Kardinge	Lijn 3 en lijn 4 (Q-link blauw)
P+R Reitdiep	Lijn 1 en lijn 2 (Q-link groen)
P+R Meerstad	Lijn 5 (Q-link paars)

## 2.2 Aanleiding en doelen HOV-visie

Naast de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen, is destijds ook de regionale Netwerkanalyse herzien. Aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van het project RegioTram. Er is daarom door de Regio een nieuwe bereikbaarheidsstrategie opgesteld, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Ook is destijds het lopende basispakket bereikbaarheid herijkt en is er een gezamenlijke HOV-visie opgesteld als uitwerking voor het openbaar vervoer. De gemeente en provincie Groningen hebben daar een aanvullend HOV-maatregelenpakket aan gekoppeld, om spoedig een kwaliteitsstap te maken voor het openbaar vervoer. Verder zijn er naast de maatregelen uit het HOV-maatregelenpakket ook andere relevante ontwikkelingen die van invloed zijn op effecten die met de HOV-visie beoogd worden. Zo zijn bijvoorbeeld ook buiten het HOV-maatregelenpakket maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer uitgevoerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanschaf van meer comfortabele bussen en oplevering van infrastructuur voor het openbaar vervoer. Ook bleek in 2016 dat niet alle beschikbaar gestelde financiële middelen nodig waren om het maatregelenpakket af te ronden. Destijds is dan ook gekozen om de verplaatsing van het busstation, de aanpassing van het kruispunt Europaweg/Damsterdiep en de doorstromingsmaatregelen Pleiadenlaan/Zonnelaan ook op te nemen in het gesloten financieringssysteem HOV-maatregelenpakket netwerkanalyse.

Projecten als het doortrekken van de busbaan Peizerweg naar het Hoofdstation waren al vóór de HOV-visie gepland en vormen al onderdeel van lopende ontwikkelingen. De maatregelen en effecten die al voor de HOV-visie gepland waren en maatregelen uit de HOV-visie hebben op veel punten betrekking op dezelfde corridors en lijnen en hebben daarom een sterke samenhang.



### **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.

Bij het uitwerken van de HOV-visie is uitgegaan van een aantal relevante uitgangspunten uit de Bereikbaarheidsstrategie Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013. Samengevat wordt er ingezet op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio. Basisprincipe 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). Het OV-systeem moet samenhangend, efficiënt, effectief, logisch en makkelijk te begrijpen zijn. In het wensbeeld zijn de belangrijkste bestemmingen (in elk geval de economische toplocaties) zoveel mogelijk met maximaal één overstap bereikbaar.

Dit wordt gezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail. 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, en is daarmee een belangrijke prioriteit. P+R's in combinatie met vervoltransport (bus en fiets) zijn onmisbare schakels in het netwerk. Deze uitgangspunten zijn vertaald in ontwerpprincipes op diverse niveaus.

Op de grotere afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) wordt versneld. Op de kortere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn) wordt verdicht. Daarnaast worden HOV-assen aangesloten op stations in de stad, belangrijke OV-knooppunten en P+R's. Het HOV-netwerk koppelt nagenoeg alle economische toplocaties in de stad Groningen aan P+R's in twee richtingen.

Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald tot een aantal ontwerpprincipes voor de 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. Dit 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 een 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.).

Bij het vormen van de visie is gewerkt met een wensbeeld waarbij nog niet gekeken is naar de benodigde financiering. Uit een quick-scan naar de kosten van het wensbeeld is gebleken dat die oplopen tot 1.150 miljoen euro<sup>3</sup>. Twee elementen binnen het wensbeeld namen 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 miljoen euro. Beide maatregelen zijn niet opgenomen in het opstellen van het streefbeeld. Ten aanzien van het wensbeeld zijn maatregelen ingedeeld in ambitieniveau 1 tot en met 4. Hierbij heeft ambitieniveau 1 de hoogste prioriteit. Voor 2020 is als minimale eis gesteld het realiseren van maatregelen met ambitieniveau 2. In de HOV-visie werd echter voorgesteld een stap verder te zijn in 2020 en ook de topprioriteit van ambitieniveau 3 trein en bus te realiseren.

Ambitieniveau 1 en 2 zijn de maatregelen die het mogelijk maken dat de bussen op de drie HOV-assen kunnen rijden en de binnenstad van Groningen kan worden ontlast. De reizigersgroei in de stad kan worden opgevangen en een kwalitatief beter product kan worden aangeboden aan de reiziger.

Doorstroming op en rond het Hoofdstation is de topprioriteit van ambitieniveau 3 bus. Het verbeteren van de betrouwbaarheid en de doorstroming van het busverkeer op en rond het stationsgebied zorgt al snel voor een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers en voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten. Daarnaast zijn binnen dit ambitieniveau ook andere maatregelen zoals busbaan Eikenlaan, Zonnelaan gedefinieerd.

Ambitieniveau 4 betreft de inzet van grotere en hoogwaardiger bussen met een tramachtige uitstraling. Hierdoor wordt een verdere sprong gemaakt in de voertuigkwaliteit en infrastructuur. Dat zorgt voor een grotere aantrekkelijkheid waardoor meer reizigers gebruik maken van het Openbaar Vervoer.

---

<sup>3</sup> HOV-visie, 6 september 2013





## 2.3 Overzicht van genomen maatregelen

Om ambities uit deze HOV-visie te kunnen realiseren, hebben gemeente en provincie Groningen een maatregelenpakket van 38 maatregelen uitgewerkt.

### Stand van zaken uitvoering

De volgende tabel schetst de maatregelen die onderdeel vormen van dit pakket en de stand van zaken per 1 januari 2018.

tabel 3 Stand van zaken projecten in het kader van de HOV-visie per 1-1-2018

nr. HOV project	Tranch	Afge-rond in	Gereed per 1-1-2018	Opmerkingen
1 Twee richtingen busverkeer Damsterdiep Noordzijde	1	2015	Ja	Plan aangepast. Niet meer in 2 richtingen noordzijde, maar om de Parkeergarage Damsterdiep
2 Aanleg halte stationsweg Noordzijde	1	2013	Ja	
3 Aanpassen kruising Oosterhamrikbaan/Zaagmuldersbrug	1	2013	Ja	
4 Haltes Floarakade op Damsterdiep	n.v.t.	2013	Ja	
5 Aanleggen Haltes HOV-as Peizerweg t.p.v. Stadspark	1	2015	Ja	
6 Aanleggen haltes Buitenhof	1	2015	Ja	
7 Looproute Ikea - Europaweg opwaarderen	1	2013	Ja	
8 Plasvoorziening voor buschauffeurs Europapark	1	2015	Ja	
9 Haltes verlengen voor langere bussen HS - P+R Reitdiep	n.v.t.	2015	Ja	
10 Aanleg Keerlus Ruischerbrug voor Qlink 3	2	2015	Ja	Is door de prov. Groningen ihkv Aanpak N360 gerealiseerd
11 Afsluiting Herebrug	2		Nee	Wordt gefaseerd uitgevoerd (eerste maatregel is in 2017 genomen)
12 VRI Petrus Campersingel/Hanzeplein	2	2013	Ja	
13 Doorstromingsmaatregelen Oostersingel	2	2015	Ja	Klein deel overgedragen naar ander project (zie 22)
14 Opheffing haltes Meedenpad	2	2014	Ja	
15 Opheffing haltes Oosterstraat en Gelkingestraat	2	2014	Ja	
16 Opwaarderen haltes/uitbreiding DRIS	2		Nee	Meer dan 80% gereed
17 Toegankelijk maken HOV-haltes	2		Nee	Meer dan 80% gereed
18 Opruimen haltes vervallen lijn 4	2	2014	Ja	
19 Haltes Lewenborg samenvoegen	2	2014	Ja	
20 Nieuwe haltes Gasunie	3		Nee	Worden aangelegd bij aanpak Ring Zuid
21 Singeldam	3	2017	Ja	Vereenvoudigd met optimalisatie van kruispunt Kapteynlaan/ Van Doeverenplein uitgevoerd.
22 Busknooppunt UMCG Noord	3		Nee	Na overleg in de tijd verplaatst en gereed in 2019
23 Nieuwe busbaan Kolendrift	3	2016	Ja	
24 Doorsteek Kurkstraatje	3	2015	Ja	Bij de herinrichting van het Boterdiep is besloten hier geen 2-richtingsverkeer te maken maar de tegenrichting te optimaliseren door bocht aanpassingen
25 Doorsteek Johan van Zwedenlaan	3		Nee	Wordt niet meer uitgevoerd
26 Overstap O-W Corpus den Hoorn	3	2015	Ja	
27 Nieuwe halte Groningen Zuid bovenop viaduct	3		Nee	Het plan is aangepast i.h.k.v. Aanpak Ring Zuid
28 Opritten Westelijke Ringweg t.p.v. De Vesta	n.v.t.	2017	Ja	
29 Verplaatsing busstation en bustunnel	n.v.t.		Nee	Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
30 Aanpassing kruispunt Europaweg/Damsterdiep	n.v.t.	2017	Ja	
31 Doorstromingsmaatregelen Pleiadenlaan/Zonnelaan	n.v.t.	2016	Ja	
32 Bustoe- en afrit Hoogkerk	n.v.t.	2017	Ja	
33 Treinpendel Assen - Haren - Groningen	n.v.t.	2017	Ja	
34 Verbeteren doorstroming Stationsweg	1	2017	Ja	De noodzakelijke maatregelen waren al vóór 2014 gereed
35 Extra perron t.b.v. pendeltreinen Groningen - Assen	n.v.t.		Nee	Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
36 Langere perrons t.b.v. langere treinen Groningen - Leeuwarden	n.v.t.		Nee	Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
37 Zuidentree Hoofdstation	n.v.t.		Nee	Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
38 Fly-over ten westen van Hoofdstation	n.v.t.		Nee	Niet doorgedaan vanwege gewijzigde spoorconfiguratie HS

	= 100% gereed
	= meer dan 80% gereed
	= gepland
	= gaat niet meer door

<b>Tranch 1</b>	= opleveren voor 1-1-2014 (uitgezonderd nr. 1)
<b>Tranch 2</b>	= opleveren voor 1-1-2015
<b>Tranch 3</b>	= opleveren uiterlijk eind 2016
<b>n.v.t.</b>	= Later toegevoegd aan het HOV-maatregelenpakket

In totaal zijn er in het kader van de HOV-visie 38 projecten gedefinieerd. Hiervan gaan er twee definitief niet door. Van de resterende 36 maatregelen zijn er, per 1 januari 2018, 26 (circa 72%) gereed en dus 10 (circa 28%) nog niet helemaal afgerond.

Deze kwantitatieve samenvatting is slechts een beperkte weergave van de situatie.



Uitvoering van de HOV-maatregelen vindt niet in een klinische afgesloten ruimte, maar in een dynamische omgeving plaats waarin de ontwikkeling van de projecten vanuit de HOV-visie slechts een onderdeel vormt.

Daarom zijn de plannen (ook met die buiten de HOV-visie) op elkaar afgestemd, aangepast en soms in een andere versoberde vorm uitgevoerd of vanuit overlast en kostentechnische overwegingen gecombineerd, en is werk-met-werk gemaakt. Voor de financiering geldt dat budgetten zijn samengevoegd en (delen van de) projecten op andere wijze zijn gefinancierd. Het spreekt voor zich dat voorgaande ook zijn weerslag heeft gehad op de planning. Desondanks is bijna tweederde van de maatregelen uit tranches 1, 2 en 3 binnen de gestelde planning opgeleverd.

Het beeld dat ontstaat, is van een plan dat daar waar het kan en/of gewenst is meebeweegt met de actuele ontwikkelingen vanuit de gedefinieerde visie. Dit betekent dat afwijkingen ten opzichte van de initiële planning zeker niet als negatief beoordeeld dienen te worden. De bijstellingen hebben geleid tot betere en op de omgeving en actuele situatie passende oplossingen. Het spreekt voor zich dat voorgaande ook zijn weerslag heeft gehad op de planning (bijvoorbeeld 22. Busknooppunt UMCG Noord).

Deze evaluatie betreft een tussenstand per 1-1-2018. Dit betekent dat nog niet alle projecten gereed zijn. In de volgende tabel is voor de projecten die nog niet afgrond zijn een toelichting gegeven op de oorzaak van een vertraging en of de planning.

tabel 4 Toelichting status HOV-projecten die per 1 januari 2018 nog niet (100%) gereed of vervallen zijn

per 1-1-2018		
11	Afsluiting Herebrug	Nee Vanwege de sterke verwevenheid met de binnenstadsvisie is er voor gekozen om dit project later in uitvoering te nemen
16	Opwaarderden haltes/uitbreiding DRIS	Nee DRIS die komen te staan op plaatsen waar ruimtelijke ingrepen staan gepland dan wel in uitvoering zijn, zijn nog niet geplaatst.
17	Toegankelijk maken HOV-haltes	Nee Bijna alle 125 HOV-haltes zijn toegankelijk gemaakt. Nog niet de haltes op nog uit te voeren projecten UMCG Noord, haltes A28 en Hoofdstation
20	Nieuwe haltes Gasunie	Nee Worden angelegd bij Aanpak Ring Zuid
22	Busknooppunt UMCG Noord	Nee De raad heeft juni 2017, na een zeer uitgebreid inspraaktraject definitief ontwerp vastgesteld. Verwachting 2019 gereed.
25	Doorsteek Johan van Zwedenlaan	Nee Vervallen
27	Nieuwe halte Groningen Zuid bovenop viaduct	Nee Technisch niet mogelijk (te beperkte ruimte) om oorspronkelijk plan uit te voeren. Daarom andere verbetermogelijkheden gezocht.
29	Verplaatsing busstation en bustunnel	Nee Gepland voor 2022
35	Extra perron t.b.v. pendeltreinen Groningen - Assen	Nee Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
36	Langere perrons t.b.v. langere treinen Groningen - Leeuwarden	Nee Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
37	Zuidentree Hoofdstation	Nee Is onderdeel van aanpassing hoofdstation 2021/22
38	Fly-over ten westen van Hoofdstation	Nee Niet doorgegaan vanwege gewijzigde spoorconfiguratie HS

Bijna alle haltes zijn functioneel opgewaarderd. Een aantal projecten zoals DRIS en het toegankelijk maken en opwaarderden van haltes zijn bijna helemaal afgerond. Alleen haltes waar nog om andere reden aan gewerkt wordt, worden later voorzien van DRIS, opgewaarderd en toegankelijk gemaakt.

Ten aanzien van twee projecten, Afsluiting van de Herebrug en bus knooppunt UMCG, is de verwevenheid met andere ontwikkelingen en besluitvorming dusdanig dat voor een integrale oplossing is gekozen die meer tijd heeft gekost. De projecten in relatie met het project stationsgebied staan gepland voor 2022.



Uit deze tabel blijkt dat slechts twee van de geplande projecten niet doorgaan. Voor 'Doorsteek Johan van Zwedenlaan' is tussentijds de afweging gemaakt dat, kort samengevat, de kosten niet opwegen tegen de baten en dat dit een potentieel gevaarlijke nieuwe kruising zou opleveren. Het project '38 Fly-over ten westen van Hoofdstation' gaat niet door vanwege een gewijzigde spoorconfiguratie Hoofdstation.

## 2.4 Spreiding en oplevering HOV-maatregelen

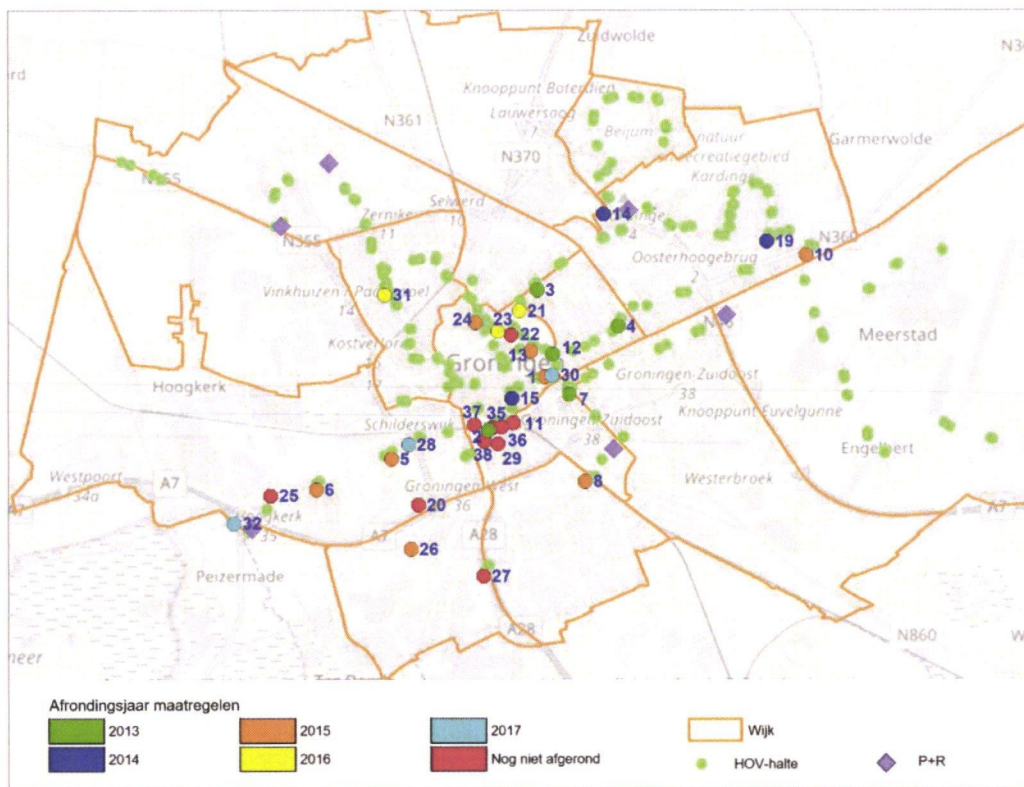
De individuele HOV maatregelen, zoals opgenomen in tabel 3 in de vorige paragraaf, zijn qua planning, samengevoegd in een aantal tranches met per tranche een einddatum.

Tranche 1	opleveren voor 1-1-2014
Tranche 2	opleveren voor 1-1-2015
Tranche 3	opleveren voor eind 2016

Daarnaast zijn er later, na 2013, een aantal aanvullende maatregelen toegevoegd.

In de volgende figuur vindt u de geografische spreiding van de HOV-maatregelen over de stad. Een aantal maatregelen, zoals DRIS en het opwaarderen van de HOV-haltes, hebben betrekking op divers locaties. Daarom zijn alle locaties van de HOV-haltes in de

figuur 2 HOV-maatregelen in Groningen



Bron: Gemeente Groningen



## 3 Waargenomen effecten

### 3.1 Ontwikkeling van de stad

Groningen is een compacte stad, met een sterke (boven)regionale positie, die groeit in een dunne, krimpende regio. Deze kenmerken komen terug in de stedelijke mobiliteit en de ontwikkeling daarvan. O.a. vanwege de compacte stad is het streven van de gemeente Groningen naar een zo klein mogelijke belasting van verkeer op de kwaliteit van de leefomgeving en het gebruik van ruimte. De gemeente heeft een voorkeursbeleid waar mogelijk gericht op collectief vervoer boven individueel gemotoriseerd vervoer. Het openbaar vervoer is daarom een essentieel onderdeel van het stedelijke vervoerssysteem. Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018-2021 van de gemeente Groningen stelt dat in de binnenstedelijke mobiliteit het aandeel fiets met 65% erg hoog is. Tegelijkertijd is de autoafhankelijkheid in de regio erg groot: 67% van het verkeer van en naar de stad gaat per auto. De Stad groeit, en dat is zichtbaar in de groei van mobiliteit. Twee bewegingen zijn daarin kenmerkend: het autoverkeer groeit sneller dan het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer, én de mobiliteit van bezoekers/bewoners van buiten de stad groeit sneller dan de omvang van vervoer door Stadgers. Al met al neemt de druk van autoverkeer op de stad, zeker van buiten, toe.

Om structuur aan te brengen in de resultaten van deze evaluatie is een indeling naar wijken gehanteerd. Om de effecten op wijkniveau overzichtelijk te houden is in overleg met de opdrachtgever besloten tot een clustering van wijken, dit resulteert in de 15 wijken zoals afgebeeld in figuur 3 en tabel 5<sup>4</sup>.

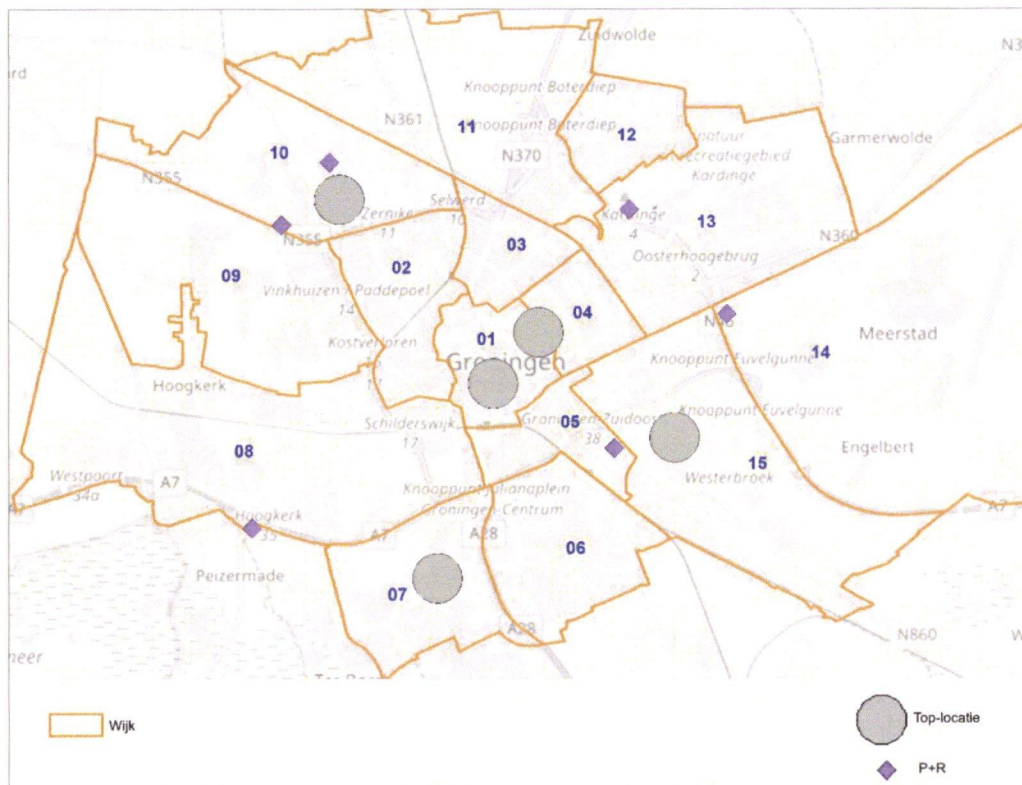
tabel 5 Wijknummers en wijknamen

<i>Wijknummer</i>	<i>Wijknaam</i>	<i>Omvat</i>
01	Centrum	Binnenstad, Schilbuurten Centrum en Stationsgebied
02	Oud-West	Tuinwijk, Oranje-en Noordenplantsoenbuurt, Schildersbuurt-Kostverloren, Paddepoel en Selwerd
03	Oud-Noord	De Hoogte, Indische buurt en Professorenbuurt
04	Oosterparkwijk	Oosterparkwijk
05	Oud-Zuid	Oosterpoort, Hereweg- en Rivierenbuurt en Nieuw-Zuidoost
06	Helpman e.o.	Helpman-Coendersborg, De Wijert-Zuid-Villabuurt, De Wijert
07	Zuidwest	Corpus den Hoorn, Hoornse Meer en Nieuw-Zuidwest
08	Hoogkerk e.o.	Oud-Zuidwest, Hoogkerk, De Buitenhof/Peizerweg en Hoendiep
09	Nieuw-West	Nieuwe-West, Vinkhuizen en Friesestraatweg
10	Noordwest	Selwerdhof, Zernike en Reitdiep
11	Noord	Nieuw-Oost en Dorpen-Noord
12	Noordoost	Beijum
13	Noorddijk e.o.	Lewenburg, Oosterhoogebrug Ulgersmaborg, Kardinging en Ruischers
14	Meerstad e.o./Meerdorpen	Dorpen-Oost en Meerstad
15	Zuidoost	Bedrijventerreinen-Oost

<sup>4</sup> De cijfers op wijkniveau zijn in een separate bijlage aan de opdrachtgever ter beschikking gesteld



figuur 3 Gehanteerde wijken



Bron: Panteia

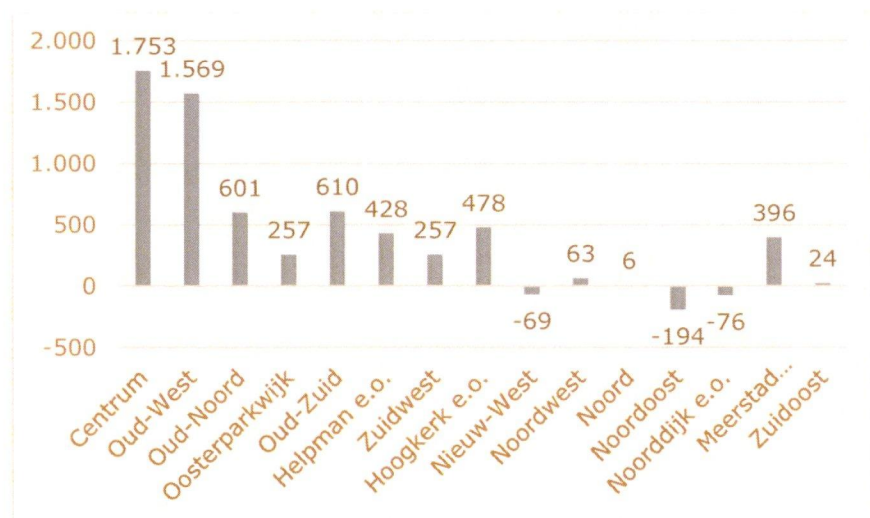
tabel 6 Ontwikkeling totalen bevolking, bedrijven, werknemers, reizigers

	2013	2014	2015	2016	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Bevolking	195.837	198.771	201.044	201.940	1,5%	1,1%	0,4%
Bedrijven	15.133	15.794	16.244	16.725	4,4%	2,8%	3,0%
Werknemers	131.654	131.730	132.283	134.234	0,1%	0,4%	1,5%

Bron: Gronometer

De bevolking van Groningen is over de periode 2013/2016 gegroeid met 3,1%. De cijfers van 2017 waren nog niet beschikbaar. Waar in 2013 de gemeente 195.837 inwoners kende, is dit in 2016 gegroeid naar ruim 201.940 inwoners. Een absolute groei van 6.103 inwoners in vier jaar tijd. Circa 80% van deze groei komt voort uit het stadscentrum en de direct omliggende wijken. Relatief groeit de nieuwe Groningse stadsdeel Meerstad het sterkst.

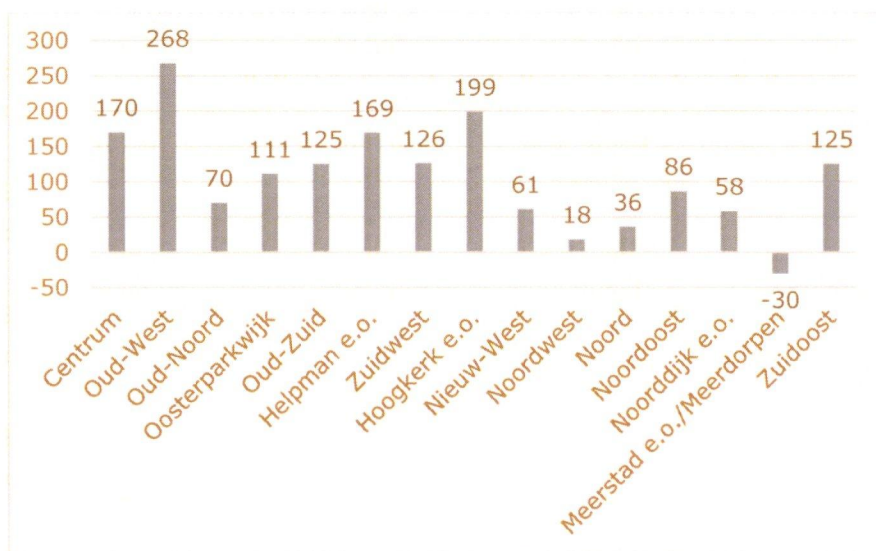
figuur 4 Absolute groei van inwoners per wijk over de periode 2013-2016



Bron: CBS

Het aantal bedrijven is over de periode 2013/2016 gegroeid met 11%. Waar in 2013 15.133 bedrijven actief waren in Groningen, zijn dat er in 2016 16.725. Een absolute groei van 1.592 bedrijven. Circa 36% van die groei komt voort uit het stadscentrum en de direct omliggende wijken. Meer dan de helft van de groei wordt gerealiseerd in de zuidelijke en westelijke wijken van Groningen. Verder daalt het gemiddelde aantal medewerkers per vestiging langzaam. Dit komt onder andere door de groei van kleine bedrijven. De groei van het aantal bedrijven buiten de toplocaties in de gemeente Groningen is groter dan in de toplocaties zelf.

figuur 5 Absolute groei van bedrijven per wijk over de periode 2013-2017



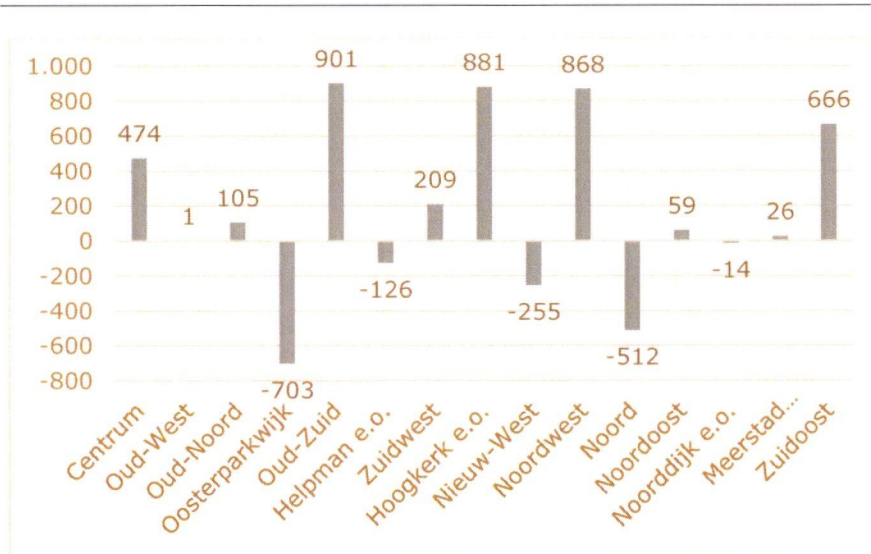
Bron: CBS





Op basis van data uit de Gronometer is de ontwikkeling van banen in beeld gebracht. Die is over de periode 2013/2016 gegroeid met 2%. Waar in 2013 131.654 fulltimers, parttimers en uitzendkrachten aan de slag waren is dit aantal gegroeid met 2.580 extra banen tot 134.234 banen in 2016. Verder blijkt hieruit een sterke groei van de banenontwikkeling naar 139.151 in 2017, deze cijfers zijn echter nog niet op wijkniveau beschikbaar op het moment van samenstellen van de rapportage. Naast de ontwikkeling van het aantal bedrijven per wijk is ook gekeken naar de ontwikkeling van het aantal werknemers per wijk. Dit geeft een beduidend andere ontwikkeling dan het aantal bedrijven. De werkgelegenheid groeit sterk in wijk Oud-Zuid, Hoogkerk, Noordwest. Ook in het stadscentrum en zuidoost is sprake van een groei.

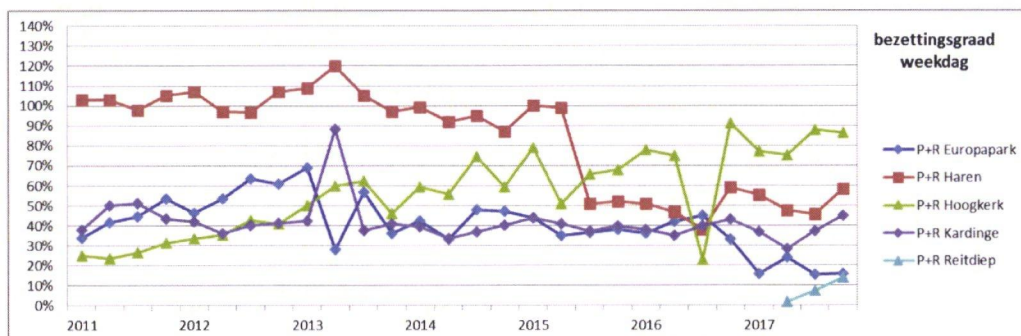
figuur 6 Absolute groei van het aantal werknemers per wijk over de periode 2013-2016



Bron: Gronometer

Op basis van cijfers van de gemeente Groningen is in onderstaande figuren de ontwikkeling van de procentuele bezettingsgraad van P+R terreinen te zien.

figuur 7 Bezettingsgraad van P+R terreinen op weekdag



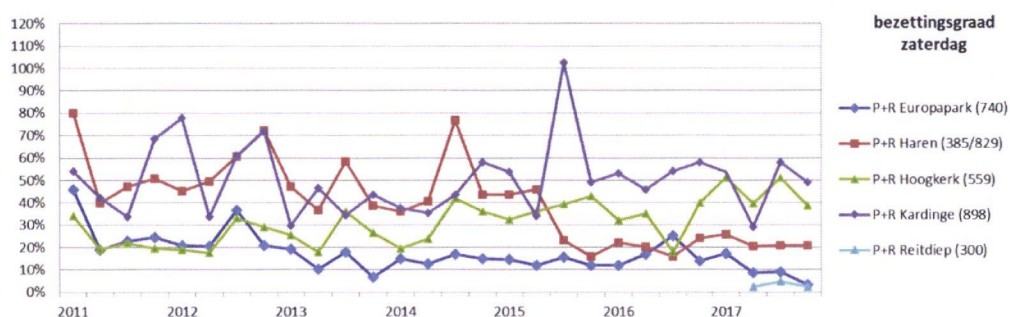
Bron: Gemeente Groningen

P+R Hoogkerk laat op een gemiddelde weekdag een duidelijke groei van de bezetting zien over de jaren 2013-2017. De daling van de bezettingsgraad van P+R Haren in 2016



wordt veroorzaakt door de verdubbeling van de capaciteit. Het gebruik van deze P+R in absolute zin blijft ongeveer gelijk.

figuur 8 Bezettingsgraad van P+R terreinen op zaterdag



Bron: Gemeente Groningen

Uit de figuren 7 en 8 blijkt dat, vanuit de bezettingsgraad gezien, de capaciteit van P&R Haren, op werkdagen, een probleem was. Hier is inmiddels de capaciteit verdubbeld. De toenemende bezettingsgraad van P&R Hoogkerk (naar circa 80 % in 2017) wordt een punt van aandacht.

### 3.2 Verandering OV-bus gebruik

Het OV-bus gebruik in de gemeente Groningen is over de periode 2013-2017<sup>5</sup> gegroeid met 32,7%. In 2013 reisden 12,6 miljoen reizigers met de bus, in 2017 waren dit er meer dan 16,7 miljoen, zie tabel 4. Twee op de drie reizigers betreft een reis binnen de stad Groningen. Van de 16,7 miljoen reizigers maakt in 2017 78% gebruik van het HOV-net. De reizigersgroei van het HOV-net en het overige OV is over de periode 2013-2017 ongeveer gelijk.

tabel 7 Groei van het aantal reizigers per jaar in, van of naar Groningen

	2013	2014	2015	2016	2017
Reizigers absoluut	12.594.320	12.883.989	14.106.927	14.858.590	16.714.373
Reizigersgroei		2,3%	9,5%	5,3%	12,5%

Bron: OV-bureau Groningen-Drenthe

Groei van het aantal reizigers is zichtbaar op zowel op de aan- en afvoer naar de stad als binnen de stad. Binnen de stad is de groei het sterkst met een groei van 36,1% in vier jaar tijd. Op de aan- en afvoer naar Groningen is die groei met ruim 26,6% ook stevig.

In Groningen werd in 2017 53,5% van de ritten door studenten gemaakt. 12,1% wordt op abonnementen gereisd, en op 34,4% van de ritten wordt per rit betaald (voornamelijk saldoreizen). Het aandeel abonnementgebruik lag in 2016 hoger dan in

<sup>5</sup> Bron OV Bureau, Ontwikkeling 2013-2014 op basis van trendtellingen, 2014-2017 op basis van OV chipkaartregistraties

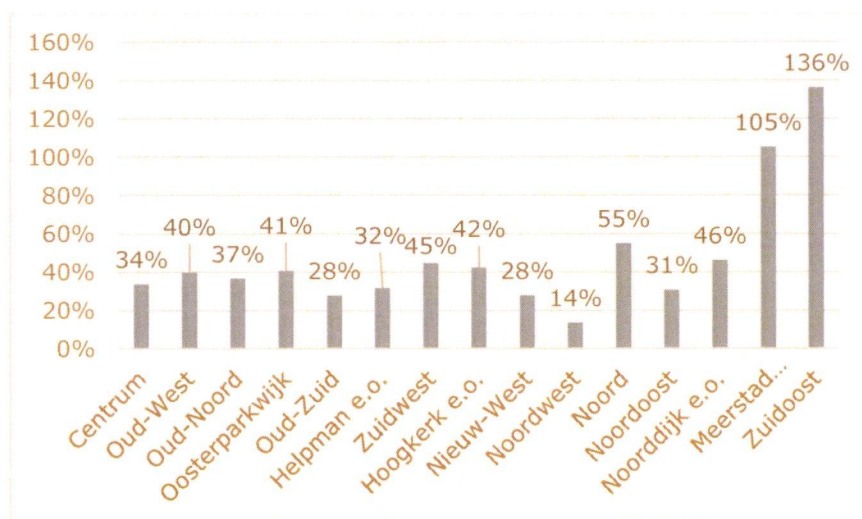


2013. Per 1 januari 2017 kunnen echter alle minderjarige MBO-studenten met een beroepsopleidende leerweg gratis reizen met een OV-kaart. Dit zorgt voor een verschuiving in aandelen tussen studenten en abbonementhouders. Ondanks deze verschuiving is er wel een groei waar te nemen in het absolute aantal abbonementhouders. Deze abbonementgebruikers zijn frequente reizigers, die veelal een auto als alternatief hebben.

De gemiddelde groei van het OV-gebruik, in de periode 2013-2016, wordt voor het grootste deel verklaard door niet-studenten. In deze periode bedroeg de groei van het aantal reizigers met een Studentenkaart 8% en die van de overige reizigers 30%. In 2017 is voor MBO'ers onder de 18 jaar, door de invoering van de Studentenkaart, een extra groei van het OV-gebruik opgetreden. Het reisgedrag van deze groep is niet in de cijfers af te zonderen. Deze groep heeft waarschijnlijk een substantieel deel van de groei in 2017 (van 12%) veroorzaakt.

Als ingezoomd wordt op de (relatieve)<sup>6</sup> reizigersgroei naar wijken en toplocaties dan valt vooral op dat de relatieve groei van reizigers van en naar Zernike achterblijft bij de andere wijken. In vier jaar tijd is sprake van een groei van 13,6% van het aantal reizigers terwijl de groei in alle andere wijken boven de 25% ligt. In de wijk Zuidoost is de groei van het aantal reizigers het sterkst, een groei van 136%. De oplevering van station Groningen Europapark in 2012 zal hieraan zeker een bijdrage leveren. Ondanks de meer dan verdubbeling is het volume nog steeds laag in vergelijking met andere wijken. Ook in de nieuwe wijk Meerstad en Zuidoost is een forse groei van het aantal reizigers zichtbaar, meer dan een verdubbeling. Vanzelfsprekend is dit volume nog erg klein.

figuur 9 Groei van het aantal reizigers in procenten per wijk over de periode 2013-2017



Bron: Panteia op basis van OV-Bureau

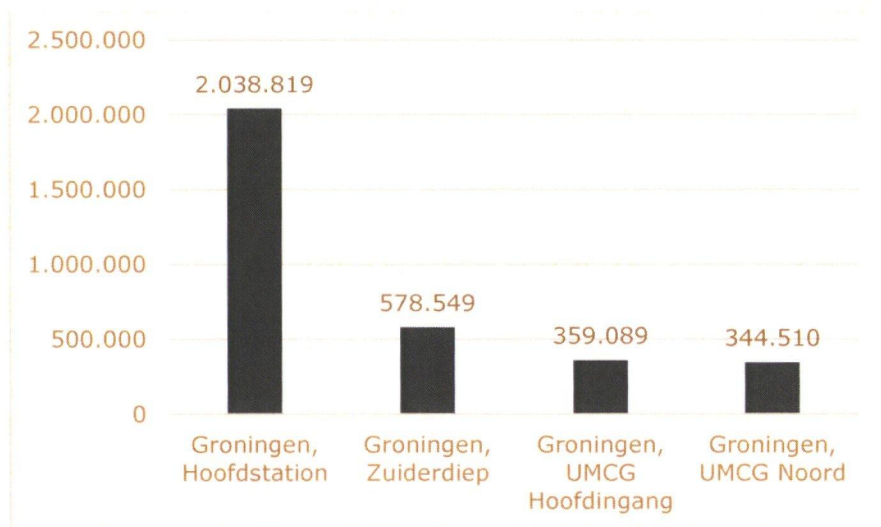
De absolute groei van wijken met toplocaties is met bijna 3 miljoen extra reizigers in vier jaar tijd stevig. De relatieve groei is in wijken met toplocaties vergelijkbaar met die in andere wijken. Om een gedetailleerder beeld te krijgen van de ontwikkeling van het OV-gebruik in de wijken is tevens een analyse gemaakt van het aantal instappers

<sup>6</sup> In absolute zin is er nog steeds sprake van een aanzienlijke groei van het aantal reizigers naar Zernike



en uitstappers naar haltes. Omdat het teveel informatie is om in één keer te presenteren zijn een aantal dwarsdoorsnedes gemaakt. In figuur 10 is de grootste absolute reizigersgroei per halte weergegeven. Het betreft hier allen haltes in het stadscentrum.

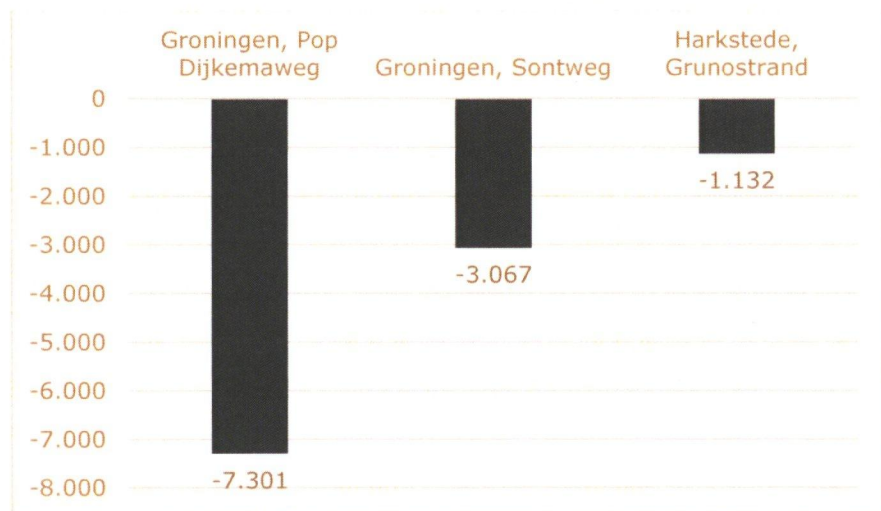
figuur 10 De grootste absolute reizigersgroei per halte



Bron: OV-Bureau, bewerkt Panteia

Er zijn enkele haltes waar sprake is van een daling in het absolute aantal reizigers.

figuur 11 De grootste absolute reizigersdaling per halte



Bron: OV-Bureau, bewerkt Panteia

De dalingen van het aantal reizigers op deze haltes hangt samen met andere externe oorzaken zoals het verdwijnen van de schoollocatie op de Pop Dijkemaweg.



Een volgende dwarsdoorsnede betreft de grootste relatieve stijgers in het aantal reizigers per halte. De wijken Zuidoost laat de meeste progressie zien. Vanzelfsprekend kunnen de absolute aantallen sterk uiteenlopen vanwege de procentuele stijging.

tabel 6 Haltes met een reizigersgroei van meer dan 200%

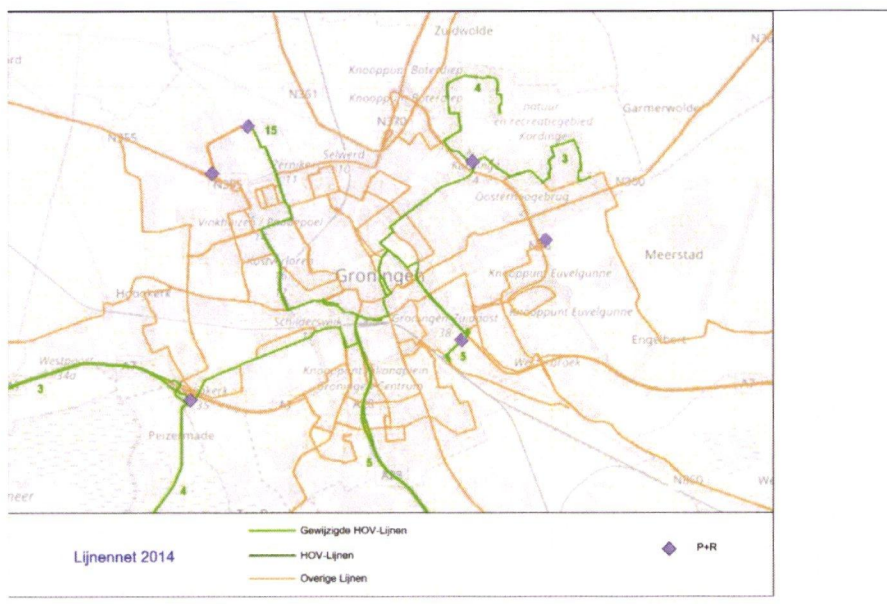
Wijk	Halte	2013	2014	2015	2016	2017	Index 13-17	abs 13-17
15	Groningen, Brandweer	1.836	1.878	5.919	7.552	24.695	1.345	22.859
13	Groningen, Ruischerbrug	6.964	7.124	3.857	40.417	81.264	1.167	74.300
8	Groningen, Eemsgolaan	20.212	20.677	62.201	90.671	108.011	534	87.799
14	Engelbert, Olgerweg	590	604	1.010	1.357	1.958	332	1.368
15	Groningen, P3 / Boumaboulevard	68.805	70.388	100.649	132.259	198.175	288	129.370
1	Groningen, UMCG Hoofdingang	265.784	271.897	325.400	399.665	624.873	235	359.089
15	Groningen, Osloweg	7.585	7.759	11.355	14.480	17.318	228	9.733
15	Groningen, IKEA	15.272	15.623	7.863	15.572	34.060	223	18.788
14	Engelbert, Sportveld	2.105	2.153	3.876	4.172	4.382	208	2.277
6	Groningen, H. R. Holststraat	44.900	45.933	63.271	73.524	95.770	213	50.870

Bron: OV-Bureau, bewerkt Panteia

### 3.3 Ontwikkeling lijnennetkaart

In de volgende figuren is de ontwikkeling van het lijnennet weergegeven. Per jaar zijn de ontwikkelingen ten opzichte van het voorgaande jaar in de figuur geschetst. Onder elk van de figuren zijn de belangrijkste aanpassingen samengevat.

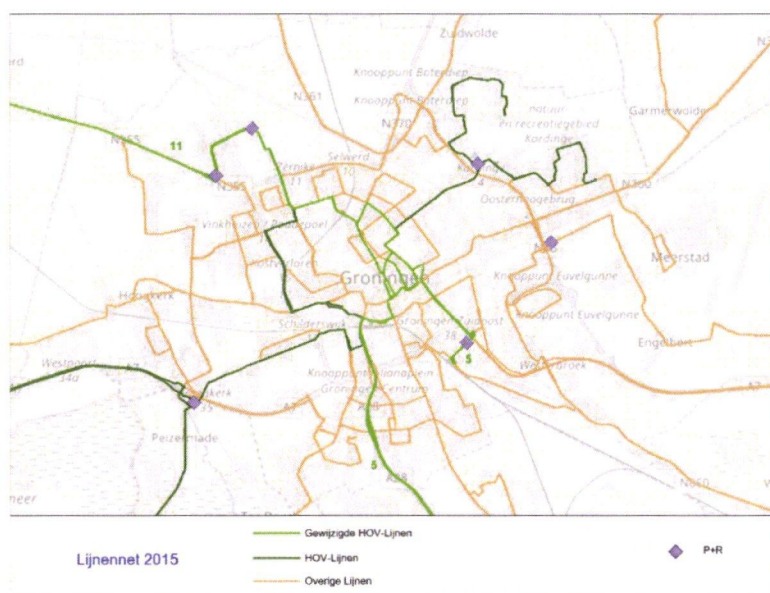
figuur 12 Lijnennetkaart 2014



Bron: Qbuzz

Introductie Q-link 3, 4, 5 en 15 en opheffen lijn 4 en 5.

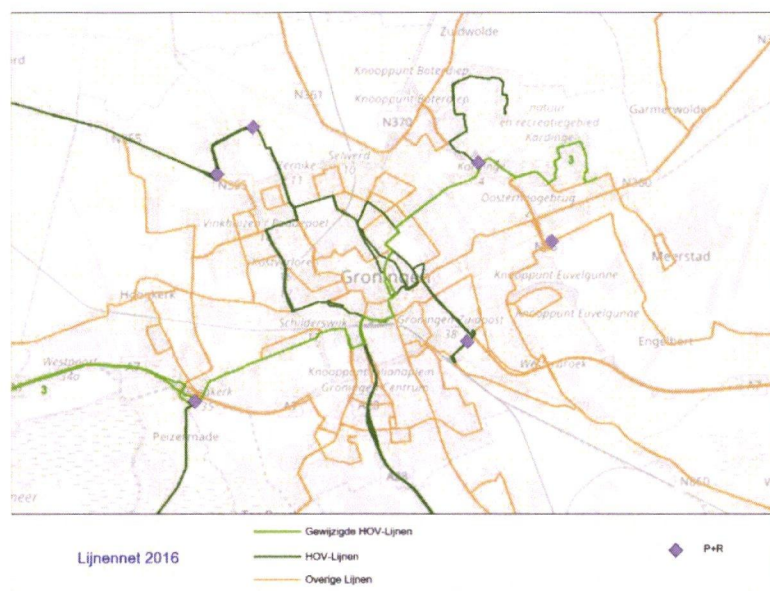
figuur 13 Lijnennetkaart 2015



Bron: Qbuzz

Lijn 11 wordt Q-link.

figuur 14 Lijnennetkaart 2016

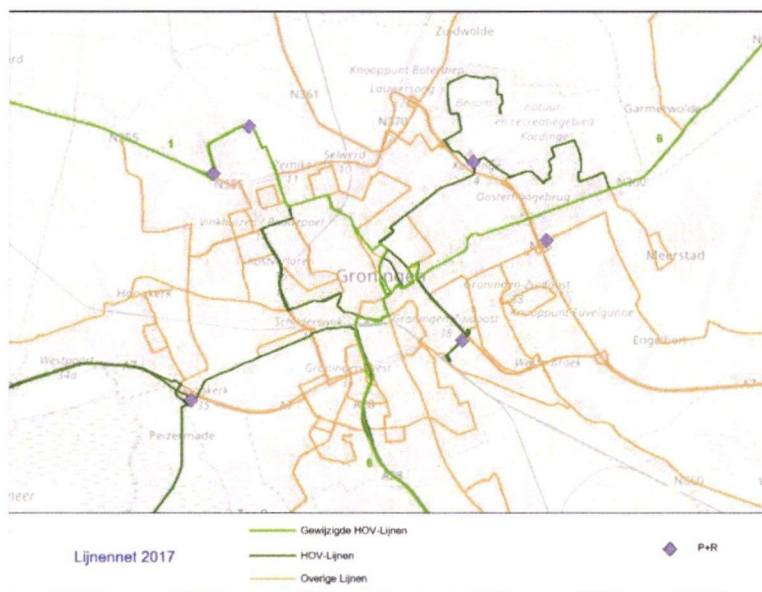


Bron: Qbuzz

Doortrek Q-link 3 naar Ruischerbrug + strekken Q-link 3 en 4 bij HOV-as West



figuur 15 Lijnennetkaart 2017



Bron: Qbuzz

Introductie Q-link 2 (zomer 2017) en 6 (december 2016) Q-link 5 naar Ter Sluis / Harkstede

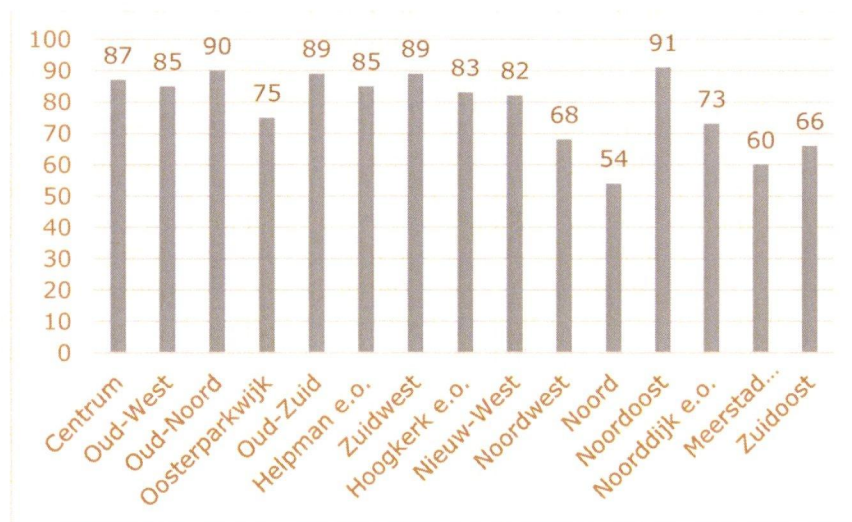
### 3.4 Verloop van de klanttevredenheid

Bij de ontwikkeling van de klanttevredenheid is onderscheid gemaakt tussen twee vormen van tevredenheid. De tevredenheid van de reiziger over een specifieke rit, gebaseerd op de OV-klantenbarometer. Een tweede indicator is de tevredenheid van Stadjsers over het OV in het algemeen. Het betreft hier een perceptie van reizigers en niet-reizigers<sup>7</sup>. In algemene zin geldt dat de laatste indicator negatiever is dan de tevredenheid van reizigers over het daadwerkelijke gebruik van het OV. De reden van ontevredenheid is niet bekend, nader onderzoek zou dat kunnen uitwijzen.

In figuur 16 is te zien dat in wijk Noord en Noordwest men het minst tevreden is over het OV. Hier zijn inmiddels verbeteringen getroffen en frequenties verhoogd. Ook in wijk 4, Oosterparkwijk is de algehele waardering (van alle inwoners) lager dan gemiddeld. Het verdwijnen van stadslijn 4 zal hier een rol hebben gespeeld. Overigens is de tevredenheid van de reizigers (OV klantenbarometer) op eenzelfde niveau gebleven en het aantal reizigers in deze wijk (+40% in de periode 2013-2017) meer toegenomen dan het gemiddelde van Groningen. Dit hangt samen met de investeringen in HOV op de Oosterhamrikkade en Damsterdiep en doorgevoerde frequentieverhogingen

<sup>7</sup> Bron Wijkenquête Groningen

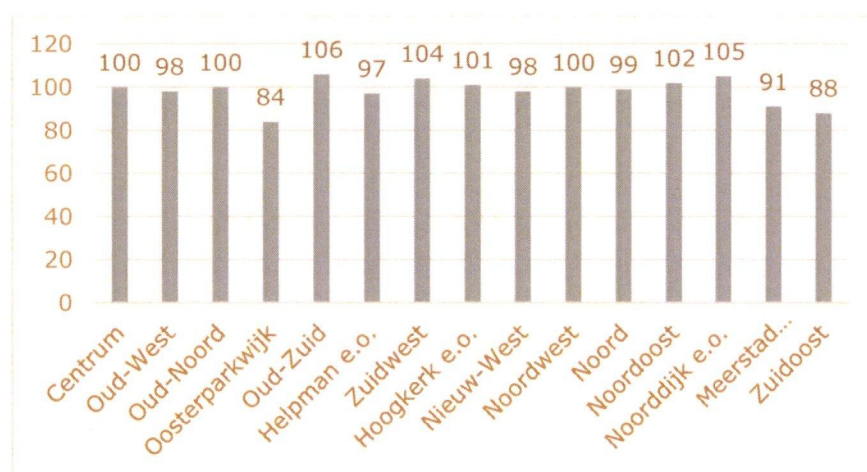
figuur 16 Tevredenheid van bewoners over het OV in 2016



Bron: wijk enquête Groningen

In figuur 17 is de ontwikkeling van de tevredenheid van inwoners van Groningen op wijkniveau weergegeven. Een score van 100 wil zeggen dat men even tevreden is in 2016 als bij de meting in 2012. In Oosterparkwijk is de tevredenheid dus achteruit gegaan, de score van 84 geeft aan dat er sprake is van een daling met 16 procentpunt in 2016 ten opzichte van 2012. Vanuit de wijk Hoogkerk en de zuidelijke wijken van Groningen is een verbetering waar te nemen bij Stadgers over het OV.

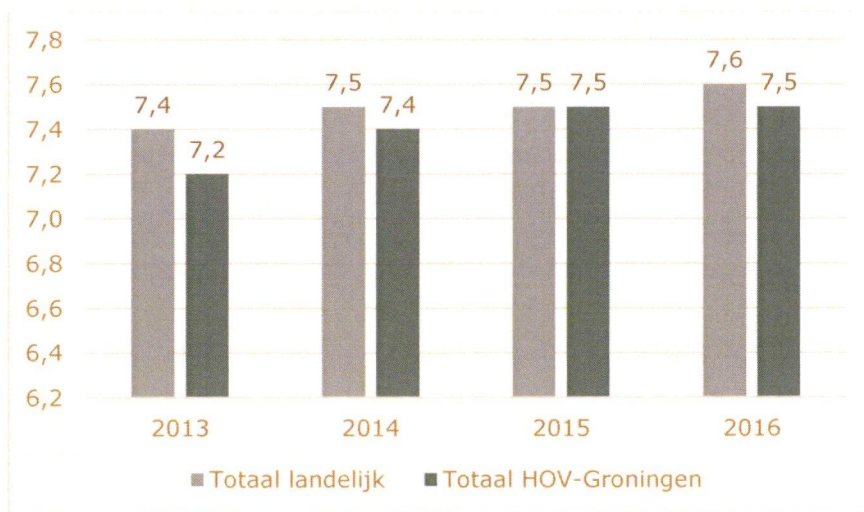
figuur 17 De ontwikkeling van de tevredenheid van inwoners over meting 2012 en 2016 (index= tevredenheid 2016/tevredenheid 2012 \*100)



Bron: wijk enquête Groningen

Op basis van de OV-klantenbarometer, dus op basis van de waardering van de reiziger, scoort het OV in Groningen iets minder dan het landelijk gemiddelde. Een 7,5 t.o.v. een 7,6 landelijk. Wel is de progressie in Groningen over de periode 2013/2016 beter dan de landelijke progressie.

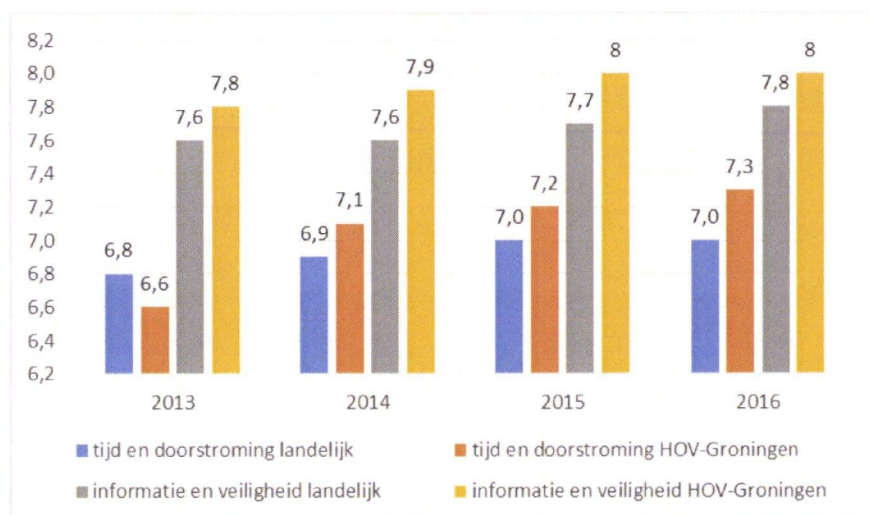
figuur 18 Klanttevredenheid van reizigers over OV landelijk versus HOV-Groningen



Bron: OV klantenbarometer

Daarnaast is op het gebied van tijdigheid en doorstroming met HOV-Groningen een enorme progressie geboekt. De waardering is hier gegroeid van 6,6 naar 7,3. Waar men in 2013 nog twee tienden onder het landelijk gemiddelde scoorde, scoort men nu drie tienden boven het landelijk gemiddelde. Ook scoort HOV-Groningen goed op het gebied van informatie en veiligheid. Met een score van een 8 ligt dit 2 tienden hoger dan het landelijk gemiddelde. De DRIS-panelen op de HOV-haltes die in het kader van de HOV-visie geïnstalleerd zijn hebben hier zeker een bijdrage aan geleverd.

figuur 19 Klanttevredenheid reizigers naar 'tijd en doorstroming' en 'informatie en veiligheid'



Bron: OV klantenbarometer



### 3.5 Ontwikkeling verkeersveiligheid

Hoewel het aantal verkeersongevallen (totaal) in 2016 lager ligt dan in 2013, is de laatste drie jaar wel sprake van een groei van het aantal verkeersongevallen. In 2016 zijn 1.505 verkeersongevallen geregistreerd, dit zijn er 7 minder dan in 2013. Maar 279 meer dan in 2014. Voor een deel hangt dit samen met de groei van de mobiliteit in dezelfde periode. Zo is het aantal reizigers met het OV met meer dan 30% gegroeid. Ook het overige verkeer is in diezelfde periode gegroeid.

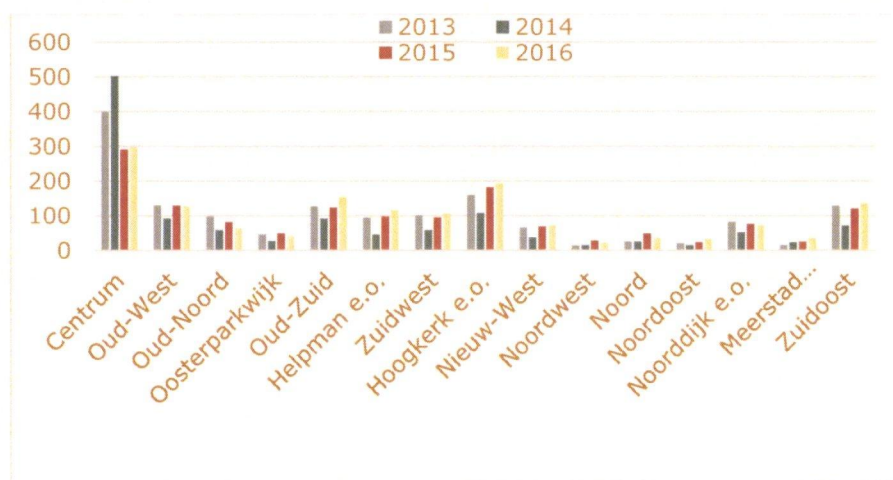
Uit de cijfers over verkeersongevallen zijn geen significante uitspraken te doen over ongevallen met betrekking tot het OV.

De verschillen per wijk lopen sterk uiteen. In het stadscentrum is sprake van een duidelijke afname van het aantal verkeersongevallen. In een nieuwe wijk als Meerstad is sprake van een verdubbeling van het aantal ongevallen. Ook in een wijk als Zernike is er een stevige stijging van het aantal ongevallen.

Bij de mogelijke winst door HOV-maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid speelt het feit dat Groningen een fietsstad is een rol. In de meeste buitenlandse steden met HOV concurreert het OV vooral met de auto als het gaat om het gebruik van de beperkte ruimte in steden. In Groningen is er nog een derde belangrijke categorie, de fiets. Door vrij-liggende fietspaden en nieuwe fietsroutes naar Zernike wordt de verkeersveiligheid in Groningen positief beïnvloedt.

De keuze voor meer inzet op HOV leidt tot minder bussen diep in de wijk en daarmee waarschijnlijk een verbeterde (subjectieve) verkeersveiligheid.

figuur 20 Ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen per wijk over de periode 2013-2016



Bron: Bestand geregistreerde ongevallen Nederland (BRON)

### 3.6 Gevolgen voor de leefbaarheid

De invoering van HOV-diensten heeft in het algemeen invloed op de doorstroming, comfortvoorzieningen, reisinformatie, capaciteit en betrouwbaarheid van het openbaar



vervoer in aangesloten steden en regio's. Zowel nationaal als internationaal zijn er ervaringen met de impact van hoogwaardig openbaar vervoer. In deze paragraaf wordt er gekeken naar literatuur over de effecten van HOV-maatregelen op economisch vlak en op leefbaarheid.

### 3.6.1 Economische baten

Vooraf in middelgrote steden, waar fysieke ruimte beschikbaar is (of wordt gecreëerd) voor uitbreiding van het OV-netwerk, zorgt hoogwaardig openbaar vervoer voor minder files, meer economische vitaliteit, betere bereikbaarheid en luchtkwaliteit. De belangrijkste baten van HOV-projecten zijn reistijd/reiskosten-besparingen en een verbeterde bereikbaarheid<sup>8</sup>.

#### Reistijd

Stations en haltes zorgen voor kortere reistijden tussen aansluitende stops, maar zorgen ook voor extra reistijd voor doorgaande reizigers. Verbindingen met een hoge frequentie en relatief minder stops sluiten beter aan bij de behoeften van forenzen, zo zien forenzen over het algemeen liever hogere frequenties en accepteren zij grotere afstanden naar opstappunten<sup>9</sup>. Frequentieverhoging betekent voor veel reizigers een afname in reistijd. In stedelijke gebieden is dit met name het geval wanneer er aparte busbanen uitsluitend voor HOV-lijnen worden vrijgemaakt. Wachttijden op drukke lijnen zijn meestal kort. Het voordeel van frequentieverhoging op deze lijnen is dat het missen van een aansluiting minder grote gevolgen heeft voor de rest van de reis.<sup>10</sup> Daarnaast leiden frequentieverhoging en minder opstappunten doorgaans tot een afname in operationele kosten voor de vervoerder<sup>11,12</sup>. Een indirect effect is een afname van lokale congestie doordat minder voertuigen eenzelfde aantal reizigers vervoeren.

#### Bereikbaarheid

Voor Groningen is een snelle, betrouwbare verbinding met de Randstad van essentieel belang voor de regionale economie<sup>13</sup>. Door het aanbieden van een betrouwbaar alternatief voor autogebruik worden er kosten bespaard voor reizigers. Een verbetering in het OV-aanbod betekent dat plaatsen beter bereikbaar worden per openbaar vervoer en dat forenzen het openbaar vervoer meer gaan gebruiken. Naast voordelen op het gebied van milieu en doorstroming creëert HOV ook nieuwe werkgelegenheid en verbetert het toegankelijkheid van gebieden met een hoge ruimtelijke concentratie aan werkgelegenheid. Dit draagt bij aan een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven. In de afgelopen 4 jaar is het OV-gebruik in Groningen met meer dan 4 miljoen ritten per jaar toegenomen. Dit zijn verplaatsingen die anders met fiets of auto waren gemaakt. Hierdoor is het minder druk op de weg dan zonder deze groei van het OV en is de doorstroming en bereikbaarheid positief beïnvloed.

### 3.6.2 Leefbaarheid

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het leefbaar houden van steden, vooral wanneer steden groter en voller worden. Met de komst van HOV wordt de leefbaarheid in steden op drie punten verbeterd.

<sup>8</sup> Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009). Het belang van openbaar vervoer – De maatschappelijke effecten op een rij. Januari, 2009.

<sup>9</sup> Programma Toekomstbeeld OV (2016). Overstappen naar 2040 – Flexibel en slim OV. Den Haag, 15 december 2016.

<sup>10</sup> Hilbers et al. (2009). Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid: de effecten van Beleidsstrategieën. *Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)*. Den Haag/Bilthoven, 2009.

<sup>11</sup> BENEFITS OF BUS RAPID TRANSIT: <http://www.transformca.org/landing-page/benefits-bus-rapid-transit>.

<sup>12</sup> In dezelfde tijd kunnen meer reizigers vervoerd worden

<sup>13</sup> Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten VOC (2008). Beter bereikbaar via het stedelijk openbaar vervoer. September 2008.



### Verkeersveiligheid

Vrijliggende busbanen zorgen ervoor dat het verkeer zich op een veiligere snelheid verplaatst. Ook verminderen busbanen de interactie tussen bussen en andere voertuigen<sup>14</sup>. Hulpdiensten hebben ook baat bij de komst van busbanen, in geval van nood kunnen zij sneller en veiliger hun bestemming bereiken. De afname in voertuigen op de weg maakt het verkeer veiliger voor bestuurders, voetgangers en fietsers<sup>14</sup>. HOV gerelateerde infrastructuur, zoals verkeerslichten, oversteekpunten en vluchtheuvels, maakt het veiliger voor voetgangers om de straat over te steken.

### Gezondheid

HOV biedt mogelijkheden tot gebruik van minder vervuilend vervoer. Door een vermindering in luchtvervuiling kan dit op lokale schaal bijdragen aan het verbeteren van de volksgezondheid<sup>14</sup>. Ondanks de langere loop- of fietsafstanden neemt de totale reistijd af. HOV kan de fysieke activiteit van reizigers vergroten wanneer zij langere afstanden moeten afleggen naar de stations en haltes. Ook worden gezondheidscentra voor drukke (binnenstedelijke) gebieden beter bereikbaar voor patiënten.

### Sociale veiligheid

HOV-infrastructuur zorgt voor meer verlichting en betere zichtbaarheid van reizigers, dit maakt wachten bij haltes veiliger. Doordat er relatief meer mensen bij minder haltes op openbaar vervoer wachten, is de concentratie van wachtende reizigers hoger. Daarnaast leiden hogere frequenties van openbaar vervoerslijnen tot een verlaging van wachttijden. Dit leidt tot meer veiligheid in gebruik van openbaar vervoer.

### HOV en oudere reizigers

Een aantal kenmerken van het HOV-systeem (snelheid, type informatievoorziening, grote vervoerstromen/drukke) sluiten niet aan bij de behoeften van alle categorieën reizigers (o.a. ouderen reizigers met een beperking)<sup>15</sup>. Dit is een punt van aandacht bij de verdere ontwikkeling.

## 3.7 Relatie tussen maatregelen en effecten

De vorige paragrafen laten zien dat de meeste indicatoren zich positief ontwikkeld hebben en sterker dan op grond van de economische ontwikkeling en bevolkingsgroei verwacht mag worden.

Dit is in lijn met de theorie over de effecten van HOV zoals verwoord in de vorige paragraaf. Anders gezegd: Het is zeer aannemelijk dat de maatregelen uit de HOV-visie deels deze positieve ontwikkeling verklaren.

Er is een verschil in groeiontwikkeling tussen ritten binnen Groningen en ritten van/naar buiten Groningen. De groei van de eerste groep vlakt meer af dan van de laatste. Anders gezegd het effect van HOV-maatregelen treedt sneller op voor interne reizigers (met als alternatief fiets) dan voor externe reizigers (met als alternatief auto).

De klantwaardering laat zien dat de waardering voor reizigers voor het OV in Groningen sterker toeneemt dan het landelijk gemiddelde. De belangrijkste component voor deze stijging in de beoordeling vormt het aspect 'tijd en doorstroming'. Op dit typische HOV-aspect is de waardering, door de reizigers op de HOV-lijnen, toegenomen van 6,6 (onder het landelijke gemiddelde) naar 7,3 (boven het landelijke gemiddelde). Dit versterkt de aanname dat een belangrijk deel van de groei van het OV veroorzaakt wordt door het HOV en de waardering hiervan.

<sup>14</sup> Carrigan et al. SOCIAL, ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC IMPACTS OF BRT SYSTEMS – Bus Rapid Transit Case Studies from Around the World. *World Resources Institute*.

<sup>15</sup> Mede op basis van interviews onder chauffeurs





## 4 Toetsing en aanbevelingen

### 4.1 Beoordeling HOV-visie

In deze tussenevaluatie is zowel naar de uitvoering van de HOV-maatregelen, de inputkant, als naar een aantal indicatoren van de outputkant zoals het aantal reizigers, klanttevredenheid en verkeersongevallen gekeken.

#### **Stand van zaken uitvoering HOV-maatregelen**

De HOV-visie is vertaald naar een maatregelenpakket met 36 maatregelen. Hiervan zijn er per 1 januari 2018 26 (circa 72%) gereed. Voor de 8 maatregelen die nog niet gereed zijn liggen er concrete plannings. Deze zullen naar de huidige verwachting binnen enkele jaren afgerodn worden.

Enkele nog niet afgeronde maatregelen zoals DRIS en het opwaarderen van HOV-haltes zijn bijna helemaal gereed. Alleen enkele haltes waar momenteel nog andere werkzaamheden zijn worden later afgerond.

Voor enkele andere projecten geldt dat er een sterke samenhang is met andere trajecten, zoals bijvoorbeeld 'Afsluiting Herebrug' met de 'Binnenstadvisie' en 'Nieuwe haltes Gasunie' met de 'Aanpak Ring Zuid', die de planning van de werkzaamheden bepaalt.

Voor het Bus-knooppunt UMCG-Noord heeft een zeer uitgebreid inspraaktraject de huidige planning beïnvloed. Ook konden de werkzaamheden aan UMCG Noord niet gelijktijdig met andere werkzaamheden plaatsvinden.

De werkzaamheden in relatie met het Hoofdstation staan gepland voor 2022.

Rekening houdend met dat dit een tussenevaluatie betreft, is er een positief beeld ten aanzien van de uitvoering van de maatregelen. Circa 72% is geheel afgerond en voor de overige maatregelen zijn er concrete plannen en zullen deze, naar de huidige verwachting, binnen enkele jaren voltooid worden.

De HOV-visie is integraal onderdeel van een veel groter dynamisch geheel. De uitvoering van de HOV-maatregelen beweegt hierin mee vanuit de gedefinieerde HOV-visie.

## Effecten

De HOV-maatregelen zijn geen doel op zich. Het is een middel om de beoogde doelen uit de HOV-visie te realiseren.

In deze rapportage zijn een aantal relevante ontwikkelingen, als indicatoren van de HOV-visie, in beeld gebracht tegen de achtergrond van de demografische en economische bewegingen in de periode 2013-2017. In genoemde periode is zowel de omvang van de bevolking (met meer dan 3%) als de werkgelegenheid (met enkele procenten) in Groningen toegenomen. Deze ontwikkelingen hebben een positief effect op de vraag naar mobiliteit en de vraag naar OV gehad.

Het gebruik van het OV is echter met 33% veel sterker gestegen. In lijn met ervaringen met andere HOV-systemen en de daarop gebaseerde theorie is het daarom zeer aannemelijk dat een belangrijk deel van de groei samenhangt met de keuze voor HOV en de genomen maatregelen in het kader van de HOV-visie.

De gemiddelde groei van het OV-gebruik, in de periode 2013-2016, wordt voor het grootste deel verklaard door niet-studenten. In deze periode bedroeg de groei van het aantal reizigers met een Studentenkaart 8% en die van de overige reizigers 30%.

In 2017 is voor MBO'ers onder de 18 jaar, door de invoering van de Studentenkaart, een extra groei van het OV-gebruik opgetreden. Het reisgedrag van deze groep is niet in de cijfers af te zonderen. Deze groep heeft waarschijnlijk een substantieel deel van de groei in 2017 (van 12%) veroorzaakt.

De sterke groei van het OV doet zich voor naar alle toplocaties en in alle wijken (minimaal +25%) van de stad met uitzondering van Zernike. In relatie met Zernike groeit het OV-gebruik tussen 2013 en 2017, met +14%, relatief minder dan in andere wijken. Hoewel niet expliciet onderzocht is wat de oorzaak hiervan is, zijn de capaciteit en de doorstroming (minder betrouwbaar product) hier waarschijnlijk beperkende factoren. Ook uit de interviews met de chauffeurs blijkt dit herkenbaar. Wellicht is dit ook toe te schrijven aan ontwikkeling van het aantal studenten en de verbeterde fietsvoorzieningen naar en op Zernike, zoals het opwaarderen Slimme Routes: Jaagpad, route Bessemoestraat – Selwerderpark. Een andere ontwikkeling die deels het achterblijven van groei kan verklaren is de afnamen van de economische bedrijvigheid en een afname van het aantal banen in deze wijk.

De beleving van de (alle) inwoners met betrekking tot het openbaar vervoer is ongeveer gelijk gebleven terwijl de waardering van het OV door de reizigers is toegenomen. In het algemeen geldt dat gebruikers een positiever beeld hebben dan niet-gebruikers. Daarnaast blijkt in Groningen dat het beeld van gebruikers de laatste jaren positiever is geworden en daarmee het verschil tussen gebruikers en niet-gebruikers groter. Effecten op leefbaarheid per wijk zijn echter niet sec toe te kennen aan OV maatregelen.

Het totaal aantal verkeersongevallen is de afgelopen jaren, bij de stijgende mobiliteit, ongeveer gelijk gebleven. Er is geen verband geconstateerd tussen veiligheid en HOV-maatregelen.

Samengevat volgt dat de HOV-maatregelen de autonome groei (vanuit bevolking en economie) gefaciliteerd heeft en daarnaast tot een extra sprong van het OV-gebruik heeft geleid, waarbij de waardering van de reizigers is toegenomen en het aantal verkeersongevallen bij een toenemende mobiliteit gelijk is gebleven.



## 4.2 Houdbaarheid en robuustheid OV-systeem tot 2023

Voor de houdbaarheid en robuustheid van het OV –systeem zijn een aantal, algemene maar ook specifiek Groningse, ontwikkelingen relevant:

### Aantal inwoners en economie

De vraag naar mobiliteit hangt sterk samen met het aantal inwoners en de economische bedrijvigheid. De verwachting is dat de komende jaren (tot 2023) het aantal inwoners van Groningen in totaal met zo'n 5% zal groeien<sup>16</sup> en het aantal banen in een gelijk tempo zal toenemen als de laatste jaren, en dus met gemiddeld circa 1% per jaar groeit.

### Studenten

Het aantal Nederlandse studenten dat Groningen kiest als studieplaats zal naar verwachting niet stijgen. Ingezet wordt op een toename van buitenlandse studenten<sup>17</sup>.

### Ketenmobiliteit en Mobility As A Service (MAAS)

In de HOV-visie wordt al gesproken over de samenhang tussen HOV en ketenvervoer *“Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van economische toplocaties door middel van een integraal Netwerk van spoor en HOV-assen. Dit wordt aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer, mobiliteitsmanagement en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur”*.

De mogelijkheden op dit gebied, en daarmee ook de vraag van de reizigers nemen de komende jaren exponentieel toe. Het geïntegreerd aanbieden van mobiliteit via aantrekkelijke platforms (apps en dergelijke) wordt de norm. Dit vraagt echter ook om fysieke aansluiting tussen HOV en andere vormen van vervoer binnen de ketens.

### Zelfrijdende voertuigen

De ontwikkelingen met betrekking tot zelfrijdende voertuigen gaan snel en zullen op middellange termijn tot een herinrichting van de infrastructuur en het mobiliteitssysteem leiden. De rol van het huidige collectieve vervoer (zoals OV) zal anders worden. Mogelijk speelt dit nog direct niet voor de mobiliteit in 2023 maar deels wel voor de infrastructuurbeslissingen die genomen moeten worden.

### Verstedelijking

Verwacht wordt dat er de komende jaren een verdere trek (van inwoners en werkgelegenheid) vanuit de buitengebieden naar grote en middelgrote steden als Groningen zal plaatsvinden. Dit geldt zowel voor het wonen als voor de economische bedrijvigheid.

### Duurzaamheid

Duurzaamheid is de afgelopen jaren een steeds grotere rol gaan spelen en het belang hiervan neemt de komende jaren alleen nog maar toe. Bij toekomstige HOV-maatregelen wordt deze invalshoek steeds meer bepalend.

<sup>16</sup> CBS

<sup>17</sup> <http://www.dvhn.nl/groningen/Meer-buitenlandse-studenten-naar-Stad-21560304.html> en <https://www.onderwijsincijfers.nl/kengetallen>



## **Belang OV en bereikbaarheid**

Bereikbaarheid is een belangrijke trigger voor (economische) ontwikkeling. Voor middelgrote steden waar de ruimte beperkt is, vervult het OV hierin een heel belangrijke rol.

## **Sterke groei in de afgelopen jaren**

De groei van het OV-gebruik was in de afgelopen periode sterker dan verwacht<sup>18</sup> ten tijde van het opstellen van de HOV-visie. Dit betekent dat de grenzen van het systeem, zoals ontworpen in de HOV-visie, eerder worden bereikt. Dit mede in combinatie met het toenemende overige verkeer en het daarmee drukker worden op de weg.

## **OV-visie**

Momenteel wordt door de gemeente Groningen een nieuwe OV-visie ontwikkeld.

**Samengevat** De vraag naar en het belang van mobiliteit (en OV) blijft toenemen en daaraan worden hogere eisen (zoals kwaliteit, integratie en informatie) gesteld. Deels komt dit door algemene ontwikkelingen (zoals onder andere MAAS, zelfrijdende voertuigen en duurzaamheid) maar ook deels door specifieke Groningse zaken (zoals de sterke sterke groei van het OV in de afgelopen jaren en de ontwikkeling van het aantal inwoners).

De HOV-visie is opgesteld vanuit de verwachtingen en doelen in 2013. Het OV is sneller gegroeid dan verwacht. Daardoor worden de grenzen van het systeem (zeker vanuit de nieuwe verwachtingen) eerder bereikt. Dit mede in combinatie met het toenemende overige verkeer en het daarmee drukker worden op de weg.

Vanuit deze gedachte ligt een herijking en doorontwikkeling van de HOV-visie op dit moment voor de hand.

Herijking omdat, door de wijzigingen van verwachtingen over de toekomst, de normen waaraan een toekomstbestendig HOV-systeem moet voldoen moeten meebewegen.

Doorontwikkeling omdat de groei van het OV veel sneller gaat dan verwacht en de normen als gevolg van de herijking mogelijk bijgesteld worden.

Deze doorontwikkeling gaat verder dan het realiseren van het ambitieniveau 3 en 4 uit de oorspronkelijke HOV-visie. Hiervoor kunnen bijvoorbeeld nieuwe ambitieniveau 's 5 en 6 gedefinieerd worden waarin de aanbevelingen (zie paragraaf 4.3) meegenomen worden.

---

<sup>18</sup> In de HOV visie is geen expliciete verwachting uitgesproken ten aanzien van de groei van het aantal reizigers. De gerealiseerde groei in de periode 2013-2017 is 33%.



### 4.3 Aanbevelingen

Vanuit de bevindingen in deze rapportage volgen de volgende aanbevelingen:

1. Rond het huidige pakket maatregelen in het kader van de HOV-visie goed af en monitor de ontwikkeling met betrekking tot de uitvoering hiervan jaarlijks, zodat dit nog meer aantoonbaar (binnen visie en dynamiek) in control is.
2. De sterkere groei dan in de HOV-visie voorzien van het OV en de toekomstige verwachte ontwikkelingen vragen om een herijking<sup>19</sup> en doorontwikkeling<sup>20</sup> van de HOV-visie. Deze dient adaptief te zijn en ingepast/afgestemd te worden met de in ontwikkeling zijnde OV-visie.
3. De waardering en de ontwikkeling van HOV verschilt tussen gebruikers en niet-gebruikers. Dit is een punt van aandacht dat nadere analyse en eventueel actie behoeft.
4. De kenmerken van het HOV-systeem (snelheid, informatievoorziening, grote vervoerstromen/drukke) sluiten niet aan bij de behoeften van alle groepen reizigers. Dit is een punt van aandacht bij de verdere ontwikkeling in de OV-visie.
5. De relatieve groei van het OV-gebruik in relatie met de toplocatie Zernike blijft achter bij de rest. Ook dit is een punt van aandacht en behoeft nadere analyse en eventuele actie. Hierbij kan onder andere de capaciteit op piekmomenten en de doorstroming betrokken worden.
6. HOV en fietsmaatregelen maken gebruik van dezelfde ruimte en infrastructuur<sup>21</sup> en hebben deels dezelfde doelen. Verdere afstemming en integratie kunnen de effectiviteit vergroten.
7. Tijdens de werkzaamheden Aanpak Ring Zuid is er een belangrijke rol weggelegd voor het OV. De ervaringen die daarbij opgedaan worden kunnen gebruikt worden bij de verdere ontwikkeling van het OV of de OV-visie.

---

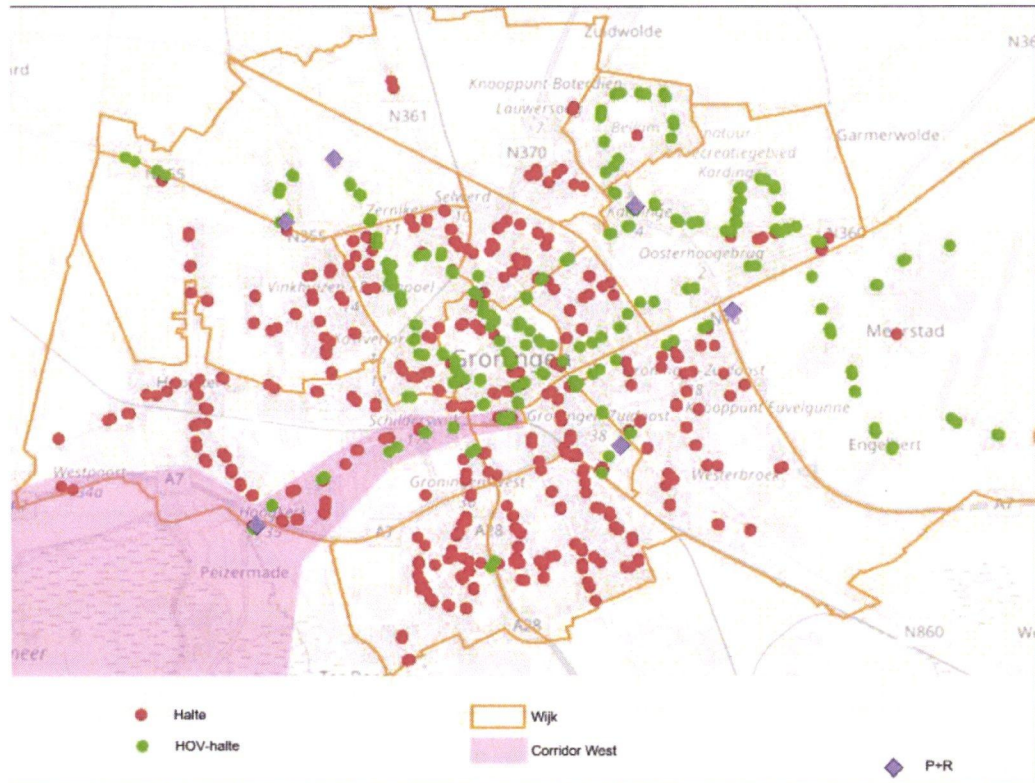
<sup>19</sup> Aan welke normen moet een toekomstbestending HOV systeem voldoen

<sup>20</sup> Zodat deze voldoet aan nieuwe normen en de snelle groei, hiervoor zouden ambitieniveau 5 en 6 gedefinieerd kunnen worden

<sup>21</sup> Bijvoorbeeld de afweging met betrekking tot doorsteek Johan van Zwedenlaan waarbij het oorspronkelijke plan niet is doorgeslagen mede omdat dan het HOV een hoofdfietsroute zou doorkruisen

## Bijlage Case Corridor West

Corridor West is de HOV-as West en betreft het traject vanaf het hoofdstation richting Hoogkerk.



Op dit traject zijn de afgelopen jaren de volgende HOV-maatregelen uitgevoerd:

- Doorstromingsmaatregelen rotondes Hoogkerk<sup>22</sup>
- Opwaarderen P+R Hoogkerk
- Ongelijkvloerse kruising Eemsgolaan<sup>23</sup>
- Opwaarderen haltepaar Eemsgolaan
- Halte De Kring opheffen
- Haltepaar Kranenburg aanleggen (HOV visie maatregel 6)
- Haltepaar Bedrijven Peizerweg aanleggen (HOV visie maatregel 5)
- Opwaarderen haltepaar Verzetstrijderslaan (HOV visie maatregel 15)
- Doortrekken van de busbaan vanaf Paterswoldseweg tot aan Zaanstraat ipv via de Paterswoldseweg, Parkweg, Emmaviaduct naar Hoofdstation door aanleg Baileybrug (brug over het Eemskanaal)

Hieruit blijkt dat naast de maatregelen in het kader van de HOV-visie op deze corridor ook diverse andere maatregelen zijn uitgevoerd.

<sup>22</sup> <https://www.provinciegroningen.nl/actueel/nieuws/nieuwsbericht/nieuws/toon/Item/afsluitingen-afritten-rotonde-hoogkerk-vanwege-werkzaamheden/>

<sup>23</sup> <https://www.provinciegroningen.nl/uitvoering/verkeer-en-vervoer/busverbindingen-leek-en-roden/>





## Ontwikkeling OV-Bus gebruik

De reizigersontwikkeling<sup>24</sup> laat zien dat op deze corridor de reizigersgroei met plus 31,8% vergelijkbaar is met die van geheel Groningen (plus 32,7%).

Er zijn voor deze corridor twee zaken die opvallen:

- Het aantal reizigers met een herkomst en bestemming binnen de gemeente stijgt veel sneller dan van/naar buiten de gemeente.
- De groei in 2017 is aanmerkelijk groter dan in voorgaande jaren.

Tabel 1 Ontwikkeling aantal reizigers Corridor West naar herkomst

	2013	2014	2015	2016	2017	Index 2013-2016	Index 2013-2017
Van/naar Groningen	813.405	832.113	870.476	911.217	924.017	112,0	113,6
Binnen Groningen	218.097	223.113	258.949	315.895	435.773	144,8	199,8
Totaal	1.031.501	1.055.226	1.129.425	1.227.112	1.359.790	119,0	131,8

Uit verder inzoomen op de ontwikkeling naar kaartsoort volgt dat er tussen 2013 en 2016 met aantal reizigers met een abonnement relatief het sterkst stijgt. Abonnementhouders zijn frequente reizigers. Een deel hiervan (MBO onder de 18 jaar) stapt in 2017 over naar het studentenreisproduct (SOV). De groei van deze groep in 2017 is echter veel groter. Mogelijk wordt dit veroorzaakt doordat alle MBO-studenten nu een studentenreisrecht hebben en een deel overstapt van fiets naar de bus omdat er geen variabele kosten zijn voor het gebruik van het OV.

Tabel 2 Ontwikkeling aantal reizigers Corridor West naar kaartsoort

	2013	2014	2015	2016	2017	Index 2013-2016	Index 2013-2017
Abonnement	180.282	184.428	207.279	250.368	226.826	138,9	125,8
Saldo	408.342	417.734	461.002	496.908	528.444	121,7	129,4
SOV	442.878	453.064	461.144	479.836	604.520	108,3	136,5
Totaal	1.031.501	1.055.226	1.129.425	1.227.112	1.359.790	119,0	131,8

Samenvattend volgt voor deze corridor dat:

- De relatieve groei van het aantal reizigers vergelijkbaar is met de rest van Groningen
- De groei voor het grootste deel veroorzaakt wordt door (gemeente Groningen) interne reizigers
- Tot 2016 het aandeel abonnementreizigers het sterkst groeit
- De groei in 2017 sterker is dan in andere jaren en samenhangt met de introductie van het studentenreisrecht voor jonge MBO 'ers per 1-1-2017

Op basis van de beschikbare informatie is niet direct af te leiden wat de oorspronkelijke vervoerwijze (auto of fiets) was van de nieuwe OV-reizigers.

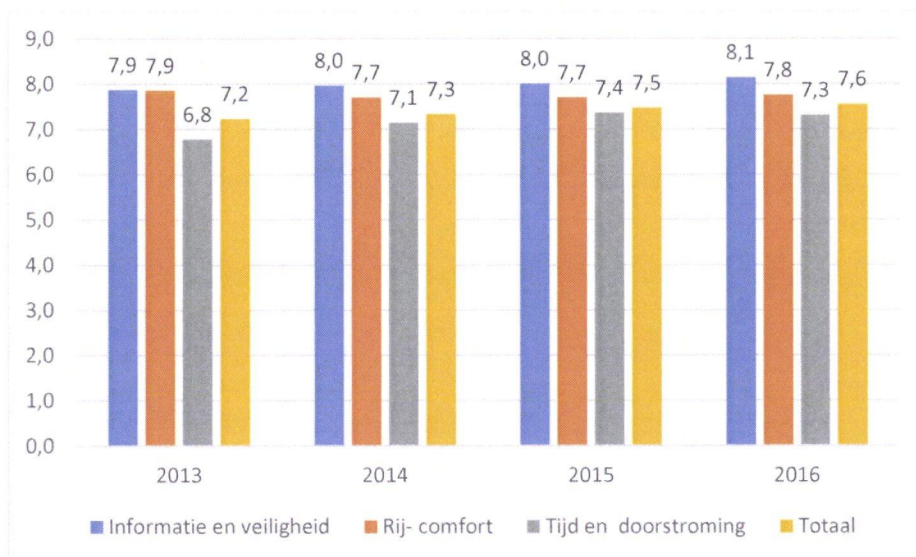
<sup>24</sup> Bron OV Bureau, Ontwikkeling 2013-2014 op basis van trendtellingen, 2014-2017 op basis van OV chipkaartregistraties



## Verloop van klanttevredenheid

In het volgende figuur is de ontwikkeling van de klanttevredenheid van de reizigers op deze corridor weergegeven.

Figuur 1 Ontwikkeling klanttevredenheid Corridor West



De klanttevredenheid als totaal neemt toe van 7,2 naar 7,6. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het aspect 'Tijd en doorstroming' beter scoort (van 6,8 naar 7,3). Ook de waardering met betrekking tot 'Informatie en veiligheid' ontwikkelt zich positief (van 7,9 naar 8,1). De waardering voor het 'Rijcomfort' blijft ongeveer gelijk.

Voor deze corridor geldt dat de waardering op specifieke HOV-aspecten en daarmee voor het totale OV toeneemt. Dit beeld is vergelijkbaar met dat van Groningen als geheel.

### Samengevat

Voor deze corridor geldt dat, net als voor gemeente Groningen als geheel, er een pakket aan HOV maatregelen zijn uitgevoerd en dat de beoogde effecten in termen van reizigersgroei en klanttevredenheid zijn gerealiseerd.

In hoeverre de reizigersgroei in het OV veroorzaakt wordt door automobilisten of fietsers is niet uit de cijfers af te leiden. De groei van het aandeel abonnementen tot 2016 maakt het aannemelijk dat een substantieel deel oorspronkelijke automobilisten waren. De sterke groei in 2017, die samengaat met de introductie van het studentenreisrecht voor jongere MBO 'ers, maakt het ook aannemelijk dat een ander substantieel deel oorspronkelijk fietsende studenten betreft.

Voorgaande constatering roepen de vraag op om HOV- (en ook OV-)doelstellingen verder uit te werken naar mobiliteitsdoelstellingen waarbij deze gerelateerd worden aan de herkomst van de door HOV gefaciliteerde OV groei en HOV- en fietsmaatregelen verder af te stemmen en te integreren.