



5 Zuidlaren - Annen
via UMCG - Grote Markt

P+R

6 Haren
3 Haren

Visie op het Gronings OV 2040

Concept

November 2019





Opgesteld door: Goudappel Coffeng
In opdracht van: Gemeente Groningen

Documenttitel: Visie op het Gronings OV 2040
Concept

Projectteam Goudappel Coffeng: Christiaan Kwantes, Arthur Scheltes
Projectteam Opdrachtgever: Eric van Huissteden, Menno Oedekerk, Floris Schurer, Jorn van der Scheer (OV-bureau), Erwin Stoker (OV-bureau), Andre Buikhuizen (Provincie Groningen)

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel Coffeng. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel Coffeng.

Documentkenmerk: 003093.20190925.R1.04
Datum: 5-11-2019

INHOUD:

1. Introductie	1
2. Opgaven voor de Gemeente Groningen	5
3. Hoofdprincipes	13
Hoofdprincipe 1: OV en duurzame stedelijke ontwikkeling in samenhang	14
Hoofdprincipe 2: Hubs bieden de reiziger aantrekkelijk en laagdrempelige toegang tot OV	19
Hoofdprincipe 3: OV op maat geeft mobiliteitsvrijheid aan elke reiziger	25
Hoofdprincipe 4: Reizigersvriendelijk en kostenefficient OV-netwerk	29
4. Contouren van toekomstig OV samengevat	35
5. Uitwerkingsopgave	39

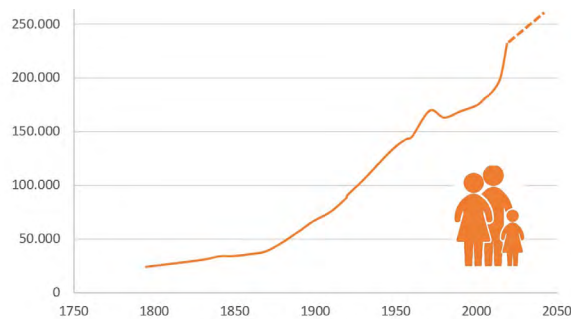
HOOFDSTUK

1 *INTRODUCTIE*



GROEI MET VERBETERING VAN DE LEEFKWALITEIT

De gemeente Groningen is een sterke magneet voor mensen en bedrijvigheid. Naar verwachting groeit de gemeente Groningen tot 2030-2035 naar 250.000 inwoners. Hiermee behoort Groningen tot de sterkst groeiende gemeenten van Nederland. Groningen wil de groei zo veel mogelijk opvangen binnen bestaand stedelijk gebied. Dit stelt eisen aan het mobiliteitssysteem van Groningen: de groei opvangen in combinatie met verbetering van de leefkwaliteit.



URGENTIE: MEER OV-GEBRUIK

Door de ontwikkeling van Groningen gaan steeds meer inwoners en bezoekers reizen binnen (en van/naar) bestaand stedelijk gebied. Bij onveranderd mobiliteitsgedrag zou dit leiden tot meer filevorming en geluidhinder, kwetsbare doelgroepen die zich onveilig voelen in het verkeer, teruglopende leefbaarheid en veiligheid, minder ruimte voor groen. Dit alles staat haaks op het adagium 'herwinnen van de openbare ruimte' en 'autoluwe gemeente'. De groei van de gemeente is alleen mogelijk als mensen meer kiezen voor ruimte-efficiënte alternatieven voor de auto. Naast lopen en fietsen moet het OV hierin een belangrijke rol vervullen, als duurzame en ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit.



ER GEBEURT AL VEEL

De afgelopen jaren hebben gemeente en partners hard gewerkt aan de verbetering van het OV: onder andere de uitrol van het Q-link netwerk, de westelijke HOV-as, uitbouw van P+R en het nieuwe station Europapark. Dit heeft al geleid tot meer OV-gebruik. Daarnaast staan nieuwe maatregelen op stapel: onder andere de verbouw van Hoofdstation Groningen (inclusief busstation), de doorkoppeling van regionale treinen en de oplevering van knoop UMCG-Noord.





Artist impression van het nieuwe Groninger hoofdstation; Bron: ProRail

DAARNA?

Ondanks de optimalisaties loopt het huidige OV-systeem tegen zijn grenzen aan. Als gevolg van de groei krijgt het OV te maken met een dubbelopgave: er komen meer mensen van en naar Groningen, en die moeten per persoon ook meer met het OV gaan reizen (autoluwe gemeente). Daarnaast wil de gemeente Groningen het OV gebruiken om kwetsbare groepen in stad, de kleine kernen en het buitengebied zo goed mogelijk bij de samenleving te betrekken. Omdat het beschikbare financiële OV-budget geen gelijke tred houdt met de cijfermatige groei, is efficiënter OV nodig. Dit alles vergt na de optimalisaties een systemsprong, om voor de lange termijn betaalbaar en toekomstvast OV veilig te stellen.



OV: EEN SAMENHANGEND PAKKET

De hoofdprincipes voor het toekomstig OV hangen sterk met elkaar samen en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden als samenhangend pakket. Een keuze voor het ene principe (bijvoorbeeld fijnmazig OV voor mensen die behoefte hebben aan korte loopafstanden) is nodig om het andere principe mogelijk te maken (bijvoorbeeld het strekken en versnellen van OV om de reiziger korte reistijden te bieden). Het werkt ook omgekeerd: fijnmazig OV wordt betaalbaar, dankzij efficiencyverbeteringen door het strekken van andere lijnen.

HOOFDLIJNEN VOOR GRONINGS OV 2040

De gemeente Groningen heeft Goudappel Coffeng gevraagd om de beleidshoofdlijnen voor het Groningse OV richting 2040 op te stellen. De uitkomsten moeten uiteindelijk een plek krijgen in het integrale Mobiliteitsplan voor de gemeente Groningen. Tijdens het werkproces zijn de inhoudelijke voorstellen ambtelijk besproken met het ruimtelijk en sociale domein, de provincie Groningen, OV-bureau Groningen Drenthe, Bureau Publiek Vervoer, NS, Qbuzz en Arriva en een klankbord van wetenschappers.

LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft de opgaven die op de gemeente Groningen af komen. In hoofdstuk 3 worden de vier sturende hoofdprincipes voor het toekomstig OV neergezet. Hoofdstuk 4 vat de contouren van het toekomstig OV bondig samen. Hoofdstuk 5 bevat een agenda met uitwerkingsacties voor de komende tijd.

HOOFDSTUK

2

OPGAVEN VOOR
DE GEMEENTE
GRONINGEN



OV GEEFT ANTWOORD OP MAATSCHAPPELIJKE OPGAVEN

Mobiliteitsoplossingen zijn geen doel op zich, maar dienen hogere doelen. Dit geldt ook voor OV. In Groningen moet OV bijdragen aan leefkwaliteit in brede zin.



Het gaat erom dat mensen veilig en prettig kunnen wonen, werken, winkelen, leren en recreëren:

- Ruimtelijke opgave: herwinnen van de openbare ruimte, meer verblijfskwaliteit en ontmoetingsruimte;
- Sociale opgave: de mens centraal, een sociale en gezonde gemeente waar iedereen tot zijn recht komt;
- Economische opgave: bereikbaarheid die bijdraagt aan werkgelegenheid en welvaart;
- Duurzaamheidsopgave: emissievrije en energieefficiënte mobiliteit;
- Financiële opgave: toekomstbestendige en betaalbare mobiliteitsoplossingen.

RUIMTELIJKE OPGAVE: MEER MENSEN BINNEN BESTAAND STEDELIJK GEBIED

Naar verwachting groeit de gemeente Groningen tot 2030-2035 naar circa 250.000 inwoners. Hiermee is Groningen één van de sterke groeiers in Nederland. De groei van de gemeente Groningen wordt grotendeels opgevangen in transformatiezones in de stad, zoals Suikerfabriekterrein, Stadshavens, Oosterhamrikzone en Reitdiepzone. Er komen binnen bestaand stedelijk gebied steeds dus meer inwoners en bezoekers, die allemaal mobiel zijn. Bij onveranderd mobiliteitsgedrag zou het ruimtebeslag voor mobiliteit toenemen, wat de leefkwaliteit onder druk zet: meer filevorming en geluidhinder, kwetsbare doelgroepen die zich onveilig voelen in het verkeer, teruglopen de leefbaarheid en veiligheid, minder ruimte voor groen.

Er ontstaat dus extra ruimtedruk, terwijl een zich verdichtende stad ook juist extra ruimte nodig heeft voor ontmoeten, verblijven, sport, ontspanning, groen en klimaatadaptie. Dit alles staat haaks op het adagium 'herwinnen van de openbare ruimte'. De groei van de gemeente is alleen mogelijk als mensen meer kiezen voor ruimte-efficiënte alternatieven voor de auto, waaronder het OV. Zie ook het rekenvoorbeeld in het kader op de volgende pagina.

REKENVOORBEELD: HERWINNEN VAN DE OPENBARE RUIMTE IS MOGELIJK

De gemeente Groningen groeit tot 2030-2035 richting 250.000 inwoners. Volgens indicatieve berekeningen leidt dit tot circa 13% meer verplaatsingen van, naar en binnen het gebied binnen de ringwegen, alle vervoerwijzen samen.

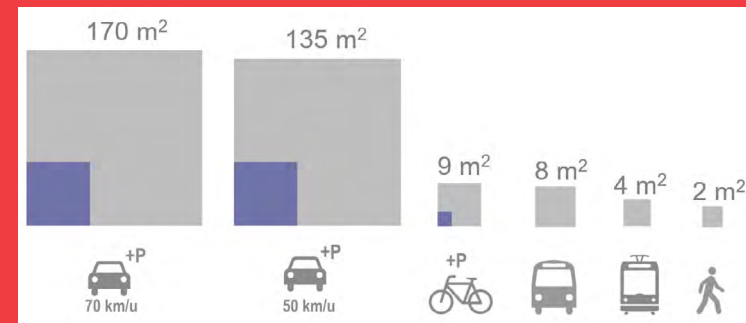
Bij onveranderd mobiliteitsgedrag van de mensen zou het totale ruimtebeslag voor mobiliteit binnen de ringwegen ook meegroeien met circa 13%. Dit zou de leefkwaliteit onder druk zetten.

Een groei van 13% meer mobiliteit zonder extra ruimtebeslag is alleen mogelijk wanneer mensen ander mobiliteitsgedrag gaan vertonen. Er is dan een verschuiving nodig van autogebruik naar lopen, fietsen en OV-gebruik.

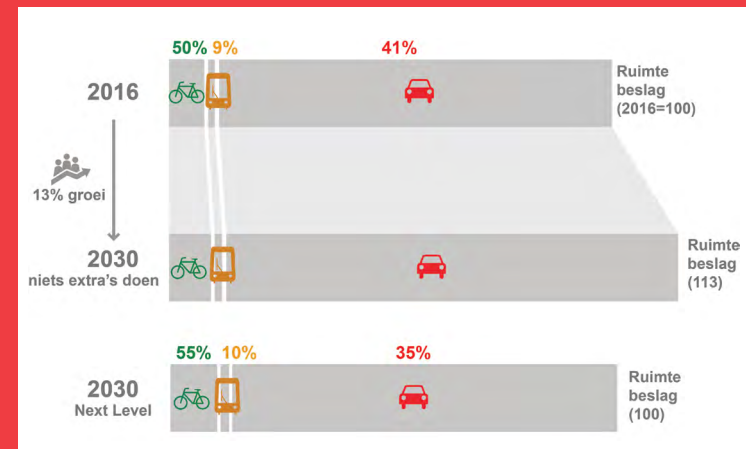
Volgens landelijke data van het OViN (Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland) reizen mensen nu met verschillende vervoerwijzen binnen de ringwegen van Groningen: 50% van de verplaatsingen gebeurt per fiets, 9% met het OV en 41% met de auto.

Alleen als het autogebruik afneemt tot circa 34% is het mogelijk om de groeiende mobiliteit op te vangen zonder extra ruimtegebruik. Dit betekent wel dat het aandeel fiets- en OV-gebruik toeneemt tot circa 56% respectievelijk 10%. Als er nog meer openbare ruimte moet worden herwonnen, is een nog sterkere verschuiving in het mobiliteitsgedrag nodig.

In bovenstaande cijfers is ook de inwonergroei verwerkt. In absolute aantallen krijgen de fiets- en OV-verbindingen te maken met een dubbele groeiopgave. Het gaat immers om groei van het aantal mensen, en groei als gevolg van ander mobiliteitsgedrag per persoon. Tot 2030 zal de genoemde verschuiving in het gebruik leiden tot circa 15-25% meer fietsers dan nu en tot 25-30% meer OV-reizigers dan nu. Hoogwaardige loop-, fiets- en OV-voorzieningen zijn dan randvoorwaardelijk.



Ruimtegebruik per modaliteit



Groeiend aantal inwoners

SOCIALE OPGAVE: AANDACHT VOOR KWETSBARE GROEPEN, JUIST OOK IN HET BUITENGEBIED

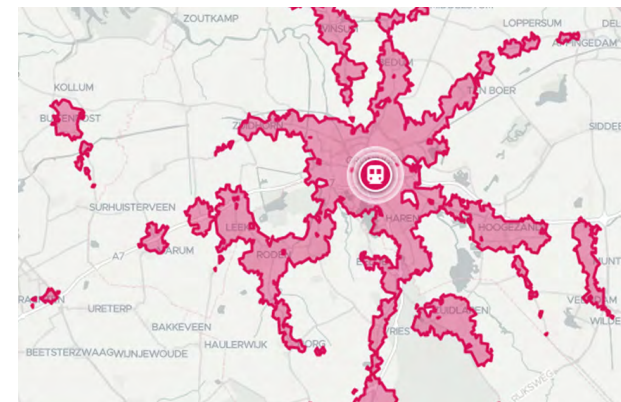
Het is belangrijk dat iedereen in de gemeente Groningen meekomt en voldoende kansen krijgt om zich te ontplooiën. Met de verder groeiende bevolking, groeit ook het aantal ouderen en kwetsbare groepen. Het aantal 65-plussers in de gemeente Groningen verdubbelt tot tussen nu en 2040 van 22.000 naar 41.000 in 2040. Dan gaat het niet alleen om de stad Groningen, maar ook om kernen zoals Haren, Ten Boer, Noordlaren, Garmerwolde en de kleine kernen in het verdere buitengebied.



Daarnaast kent de gemeente Groningen bijna 17.000 inwoners met slechte perspectieven op de arbeidsmarkt, levend op of onder de armoedegrens. Dit is ca 8% van de totale bevolking van de Gemeente Groningen. Mobiliteitsvrijheid voor alle Groningers is een randvoorwaarde om de sociale verbondenheid binnen de gemeente Groningen te versterken. Dan gaat het om het bedienen van kwetsbare doelgroepen met mobiliteit op maat. De gemeente wil het OV-systeem optimaal laten aansluiten op publieksvoorzieningen, zoals winkelcentra, ziekenhuizen gezondheidscentra, dorps- en buurthuizen, onderwijs, bibliotheken en kerken.



Naast bereikbaarheid van voorzieningen is ook een betere OV-toegankelijkheid van arbeidsplaatsen belangrijk. Dit bevordert sociale participatie, ook voor mensen zonder auto. Bij de regionale bereikbaarheid blijft de OV-bereikbaarheid achter bij die van de auto. Zie onderstaande kaart. Alleen direct rond spoor en snelle busverbindingen is de OV-bereikbaarheid concurrerend met de auto. Het is wenselijk om de regionale reikwijdte van het OV te vergroten, in termen van het aantal arbeidsplaatsen dat mensen kunnen bereiken. Dit kan door nog kortere reistijden in, van en naar de stad te realiseren.



Bereikbaarheid per OV in 45 minuten vanuit Groningen

ECONOMISCHE OPGAVE: VERSTERKEN VAN (INTER)REGIONALE BEREIKBAARHEID

Groningen is de grootste gemeente in Noord-Nederland en hiermee de belangrijkste economische motor. Kennis, innovatie en ondernemerschap zijn de belangrijkste pijlers onder de Groningse economie. Mede dankzij de binnenstad, instellingen zoals UMCG, de RUG, Hanze Hogeschool, Martiniziekenhuis en andere grote en kleine werkgevers komen in de stad elke dag evenveel mensen uit de regio als dat er wonen. Groningen telt ca. 145.000 banen, dit aantal is de afgelopen jaren met ca 3% per jaar toegenomen. Dit ligt ruim boven het landelijk gemiddelde van 1,5%. Ook in de groei van het aantal nieuwe vestigingen loopt Groningen voorop: een stijging van ca 4,8% tegen landelijk 2,8%. Om economisch te blijven floreren zijn steeds meer mensen nodig die de arbeidsplaatsen invullen. Dit maakt de OV-verbindingen met de regio, de rest van Nederland en Noord-Duitsland naar de economische kerngebieden binnenstad, stationsgebied, Zernike, UMCG, Europapark en Martiniziekenhuis steeds belangrijker. Dan gaat het om het versnellen en verdichten van het OV-netwerk:

- De gemeente spant zich in voor 30 minuten reistijd-winst naar Amsterdam;
- De gemeente zet zich in voor herstel en opwaardering van de grensoverschrijdende treinverbinding

Wunderline Groningen-Leer (hogere frequenties, kortere reistijden). Na 2040 is de ambitie om deze verbinding en de verbinding naar Amsterdam onderdeel te laten zijn van de internationale corridor Randstad – Groningen – Bremen – Hamburg, in het verlengde van de ambities OV-toekomstbeeld;

- Bij het hoofdstation worden opstapplaatsen gerealiseerd voor internationale busverbindingen;
- Groningen hoofdstation krijgt een transformatie waarbij nu eindigende regiotreinen met elkaar worden doorkoppeld. Dit geeft extra kwaliteit, omdat reizigers dan zonder overstap dicht bij hun bestemming kunnen uitstappen: vanuit het noorden rechtstreeks reizen naar Groningen Europapark, vanuit het oosten naar Groningen Noord / Zernike. Het is daarnaast wenselijk om de verbinding naar Leeuwarden te versnellen. Waar geen spoor is, bedienen Qlinerbussen de reizigers op langere afstanden;
- Stads(regionale) bereikbaarheid: het Q-link netwerk en de treinstations vormen samen met het stadsnet de laatste schakel in de reizen naar economische kerngebieden. Het is wenselijk om goede verknoping te hebben op het hoofdstation. Daarnaast moet Q-link meer gaan verknopen op de andere en bestaande regionairstations, om maximaal profijt te trekken van de doorkoppeling van de regionale treinen.



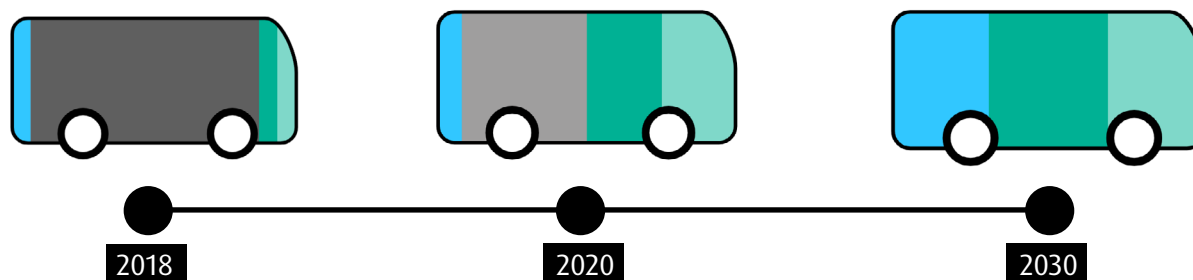
Q-link netwerk 2019

DUURZAAMHEIDSOPGAVE: EMISSIEVRIJE EN ENERGIE EFFICIËNTE MOBILITEIT

Groningen wil voorop lopen in de energietransitie. Het is de ambitie om vanaf 2030 een emissievrije binnenstad te hebben, en de gemeente wil in 2035 volledig CO2-neutraal zijn. Op het gebied van duurzame mobiliteit worden flinke stappen gezet in het OV richting emissievrije mobiliteit. Nu al rijden veel bussen emissievrij. In de nieuwe OV-concessie 2020 krijgt de regio de grootste

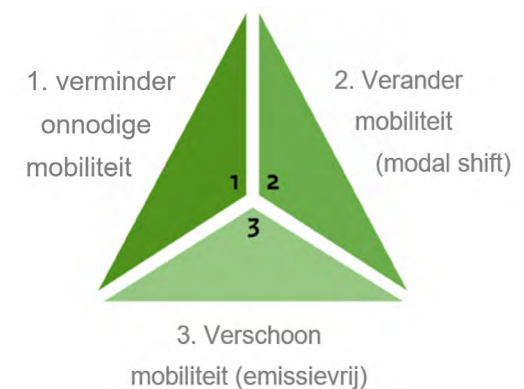
zero-emissie voertuigvloot van Europa en vanaf 2030 zijn bussen enkel nog zero-emissie. Bij de regionailverbindingen heeft Noord-Nederland de ambitie vanaf de concessie 2035 volledig met zero-emissie treinen rijden. Een volgende stap in verduurzaming van de Groningse mobiliteit is een modal shift of mobiliteitstransitie van auto naar OV.

Zie ook stap 2 in de Trias Mobilica. Immers: schoon OV is opzich milieuvriendelijk (stap 3 in de Trias Mobilica), maar het heeft pas zin als steeds meer mensen kiezen voor deze vorm van vervoer. OV is per reiziger namelijk veel energiezuiniger dan de auto, ook al zou deze elektrisch rijden. Het OV is de afgelopen jaren sterk gegroeid, maar het aandeel OV in de totale mobiliteit niet. Een mobiliteitstransitie geeft een extra impuls aan de verduurzaming van de mobiliteit in Groningen.



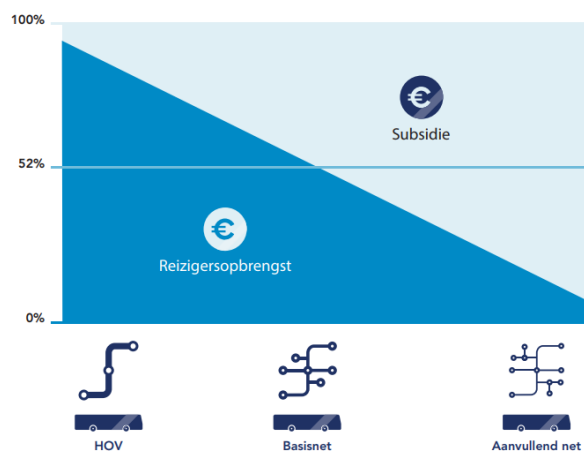
Legenda

- Diesel
- HVO
- Electrisch met stekker
- Electrisch met laadpaal
- Waterstof-electrisch



FINANCIËLE OPGAVE: FUNDAMENTELE KEUZES NODIG OM TOEKOMSTVAST OV TE KUNNEN BIEDEN

De betaalbaarheid van het OV staat reeds onder druk. Vanwege de groei van de gemeente Groningen (zie ruimtelijke opgave) en de transitie naar duurzaam OV (zie duurzaamheidsopgave) ligt er per saldo een extra opgave om meer OV te leveren voor hetzelfde geld. Het OV moet dus slimmer en efficiënter. De kostendekkingsgraad bepaalt aan hoeveel reizigers OV kan worden aangeboden voor hetzelfde geld.



De verschillende delen van het Gronings bus-OV kennen een verschillende kostenefficiëntie en gebruik. Het Qlinersysteem voor (inter)regionale afstanden kende afgelopen jaren een reizigersgroei van 10% per jaar, mede door het aantakken van hubs. Het systeem is op dit moment nagenoeg kostendekkend en vergt dus bijna geen aanvullende overheidsbijdrage meer. Hier liggen de uitdagingen in opvangen van de groei, verduurzaming, vasthouden en vergroten van de kostendekking, o.a. door het oplossen van capaciteits- en doorstromingsknelpunten (o.a. NMCA-knelpunten).



Q-link is een relatief nieuw en succesvol concept, gericht op korte reistijden door het strekken van lijnen en een hoge frequentie. Het gebruik groeide in de afgelopen drie jaar met 30%. De kostendekking van Q-link is circa 60%. Deze dreigt echter terug te lopen. Volgens de landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse OV komt dit door grote drukte en doorstromingsknelpunten. Q-link staat nu op een cruciaal keuzemoment: om te zorgen dat het product succesvol blijft, zijn structurele keuzes nodig om doorstroming, betrouwbaarheid en capaciteit in de toekomst veilig te stellen.



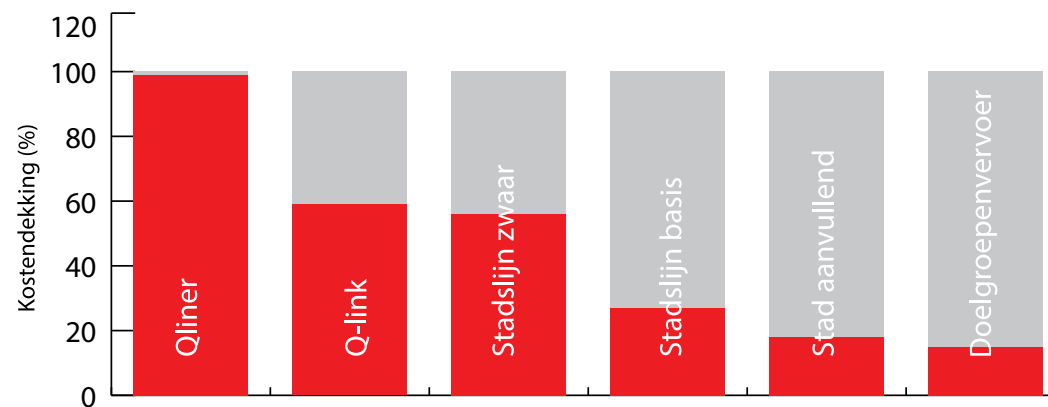
De reguliere lijndiensten in Groningen kennen een lagere kostendekkingsgraad: de drukke lijnen ongeveer 56%, maar de basislijnen en aanvullende lijnen slechts 27% respectievelijk 18%.

Hier zijn omwille van betaalbaarheid keuzes onvermijdelijk: om de sociale functie van OV in de wijken en dorpen ook in de toekomst te borgen, is voor de basislijnen en aanvullende lijnen een transformatie nodig richting een meer vraagafhankelijk systeem.



Groningen kent ca 1,3 miljoen ritten per jaar in het doelgroepenvervoer, voor mensen die extra ondersteuning nodig hebben (indicatie). Belangrijke bestemmingen zijn gekoppeld aan voorzieningen zoals: UMCG, Paddepoel-Noord, Hoornse Meer, Van Swieten, Corpus den Hoorn, Beatrixoord en Martiniziekenhuis. De kostendekkingsgraad van het doelgroepenvervoer is ongeveer 10 à 20% (landelijke cijfers). Dit heeft er mee te maken dat het doelgroepenvervoer sterk individueel wordt ingevuld. Circa 90% van de reizigers rijdt als enige passagier in een voertuig.

Doelgroepenvervoer is maatschappelijk een essentieel product, omdat het mobiliteitsvrijheid geeft aan kwetsbare doelgroepen. Juist daarom is financiële efficiëntie belangrijk. Verbetering hiervan is mogelijk door bijvoorbeeld betere bundeling van reizigersstromen via hubs, een sterkere integratie met de minder druk gebruikte stadslijnen of door alternatieven aan te bieden die aansluiten bij de mogelijkheden van de doelgroepen.



Kostendekkingsgraad per reisproduct (rood=opbrengst, grijs=overheidsbijdrage)

HOOFDSTUK

3 HOOFDPRINCIPES

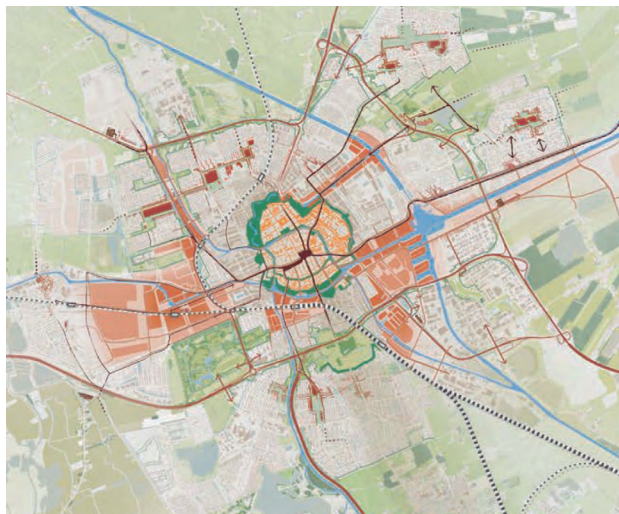


HOOFDPRINCIPE 1:

OV EN DUURZAME RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN SAMENHANG

STEDELIJKE GROEI BINNEN BESTAANDE BEBOUWINGSGRENZEN

Naar verwachting groeit de gemeente Groningen tot 2030-2035 naar 250.000 inwoners. Hiermee is Groningen één van de sterke groeiers in Nederland. Groningen kiest er voor om de groei vooral binnen de bestaande bebouwingsgrenzen van de stad Groningen op te vangen. Hier ligt dus een grote opgave.

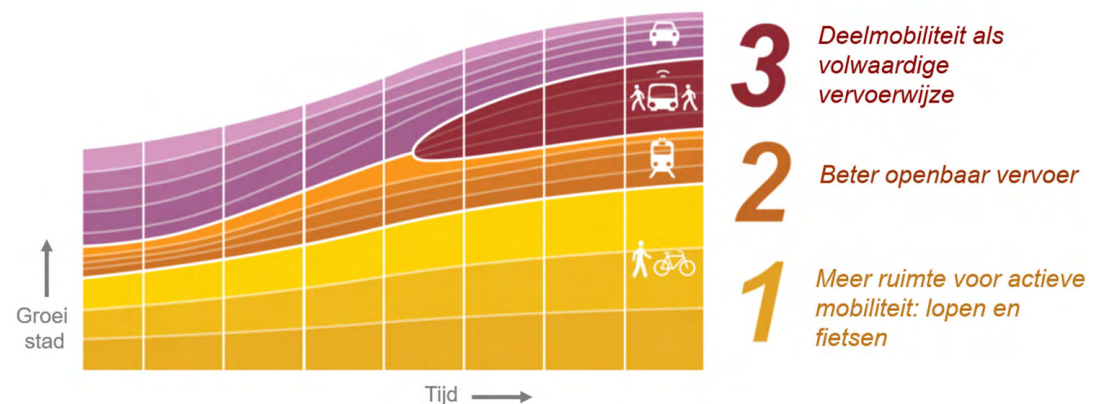


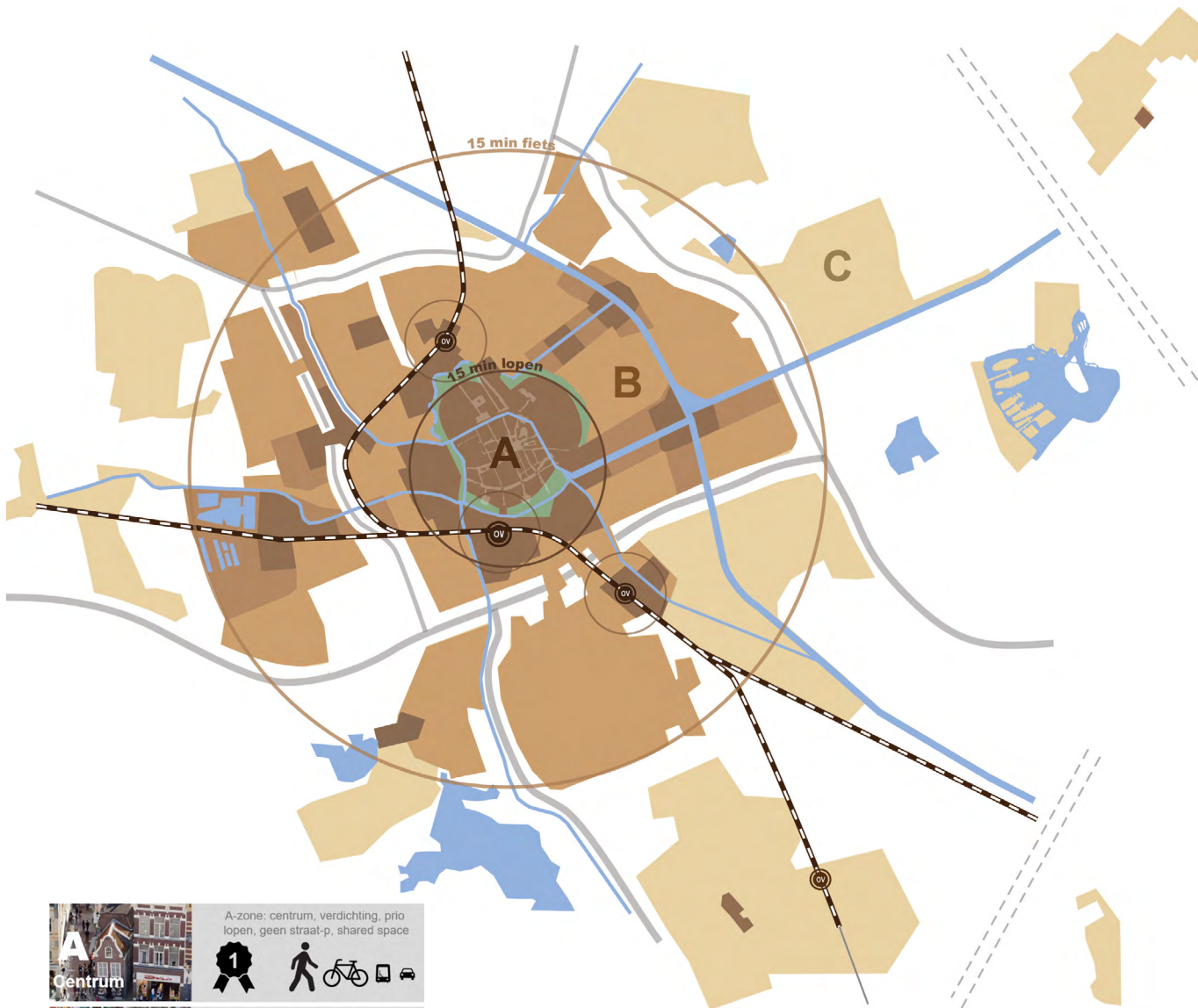
Verstedelijkingsopgave Gemeente Groningen; Bron: The Next City

KIEZEN VOOR RUIMTE-EFFICIËNTE EN DUURZAME MOBILITEIT

De groei leidt tot steeds meer mensen binnen de bestaande stad, die ook willen bewegen binnen diezelfde stad. Bovendien is in een gemeente met steeds meer mensen, ook extra ruimte nodig voor leefbaarheid, sport, groen en aantrekkelijke verblijfsplekken.

Om de groeiende mobiliteit in de gemeente op te vangen, is het dus nodig om te kiezen voor ruimte-efficiënte en duurzame vormen van mobiliteit: lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit als hoofdivervoerwijzen.





 A Centrum	A-zone: centrum, verdichting, prio lopen, geen straat-p, shared space 
 B Gemengde stad	B-zone: gemengde stad, sturend p-beleid, maaiveld, nieuwe balans vervoerwijzen 
 C Suburbia	C-zone: suburbia, lagere dichtheden, mobiliteit faciliteren gescheiden structuren 

SAMENHANG TUSSEN RUIMTE EN MOBILITEIT

Stedelijk verdichten in de bestaande stad heeft een hefboomwerking bij het stimuleren van lopen, fietsen en OV, de meest ruimte-efficiënte en duurzame vormen van mobiliteit. Er is namelijk een samenhang tussen stedelijke milieus en mobiliteitsvoorkeuren:

- **A-zone:** binnen een kwartier beloopbaar vanuit het centrumhart. Vanuit mobiliteit is dit de optimale plek voor stedelijke verdichting. De voetganger is koning. De auto is alleen welkom als gast. Hierbij hoort stringent autoparkeerbeleid (lage parkeernormen, hoge tarieven, beperkt straatparkeren). Bij het OV ligt prioriteit bij betrouwbaarheid, als hoge snelheden niet mogelijk zijn vanwege de gewenste verblijfskwaliteit;

- **B-zone:** binnen een kwartier fietsafstand vanuit het stadshart. Het gaat hier om de gemengde stad, deels vooroorlogs, deel naoorlogs. Hier moet de inrichting beter in balans komen met het mobiliteitsgebruik, wat betekent dat fiets en doorgaande OV-verbindingen meer doorstroming en betrouwbaarheid krijgen dan nu, ten koste van auto-gebruik. Dan is ook hier verdichting logisch, omdat mensen vooral de fiets gebruiken;
- **C-zone:** suburbane gebieden, kleinere kernen en de landelijke gebieden. Hier is verdere stedelijke verdichting niet wenselijk, omdat het relatief dunne en auto-afhankelijke gebieden zijn. Naast snelle E-fietsroutes zijn hier snelle, gestrekte, concurrerende OV-verbindingen nodig, onder meer als verbinding met de A- en B-zone;

RUIMTELIJK VERDICHTEN IN A- EN B-ZONE

De gemeente kiest voor stedelijke verdichting in de A- en B-zone: vooral in de economische kerngebieden binnenstad, stationsgebied, UMCG, Martiniziekenhuis, Europapark en Zernike en in de transformatielocaties Suikerfabriekterrein, Eemskanaalzone, Oosterhamrikzone en Reitdiepzone. Verdichten in A- en B-zone stimuleert het lopen, fietsen en OV-gebruik. In de meer auto-afhankelijke C-milieus liggen geen grote verstedelijkingsopgaven meer, na Meerstad en de Held 3.

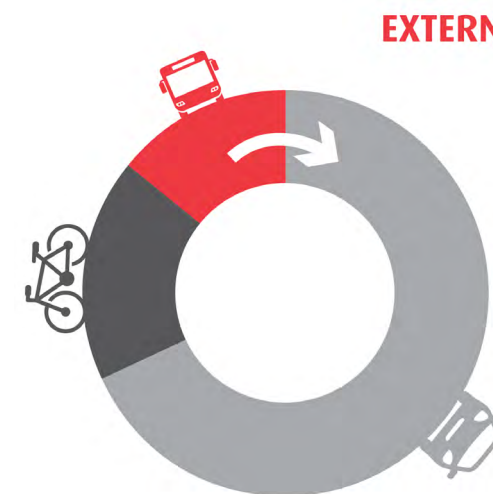
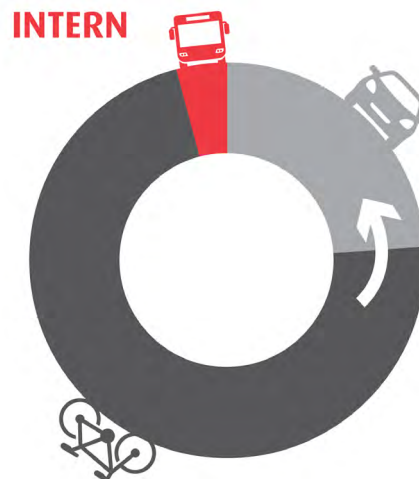
VERDICHTEN BINNEN OV-INVLOEDCIRKELS

Vervolgens vindt binnen A- en B-zone ruimtelijke verdichting plaats in de OV-invloedscirkels: Transit Oriented Development (TOD, zie voor toelichting bladzijde 18). Voor korte verplaatsingen binnen de stad zullen mensen meestal kiezen voor lopen en fietsen, maar bij langere verplaatsingen stimuleert TOD OV-gebruik in plaats van de auto. TOD-kansen liggen rond het hoofdstation, Station Noord en Station Europapark, maar ook rond nieuwe regionaalstations in de transformatiezones Suikerfabriek en Reitdiepzone (Friesestraatweg). Daarnaast vindt TOD-verdichting plaats rondom Q-link: Zernike, Oosterhamrikzone, Eemskanaalzone, Martiniziekenhuis.

MOBILITEITSBELEID: OV-FOCUS OP LANGERE VERPLAATSINGEN

Van de totale mobiliteit van, naar en binnen Groningen vindt ongeveer 11% plaats met OV. Een hoger OV-aandeel is wenselijk, omwille van ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit. Dan gaat het om een modal shift, oftewel mobiliteitstransitie naar OV ten koste van minder duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Als wordt ingezoomd op het mobiliteitsgebruik, dan blijkt dat mensen voor verplaatsingen binnen de gemeente Groningen vooral kiezen voor de fiets. Voor langere verplaatsingen (vooral de C-zone, tussen gemeente Groningen en daarbuiten) kiezen mensen vooral de auto en waar goed OV aanwezig is, voor het OV.

Groningen kiest er voor om OV te stimuleren bij de langere verplaatsingen van/naar de gemeente Groningen. Immers: hier kan het OV winst behalen op de auto, die nu in deze verplaatsingen de hoofdrol speelt. Goed OV kan autogebruik terugdringen. Het is niet logisch om in het OV de focus te leggen op verplaatsingen binnen de stad. Hier speelt nu al de fiets de hoofdrol en dat moet zo blijven. Want fietsen is vanwege gezondheid, duurzaamheid en kosten zelfs beter dan OV.

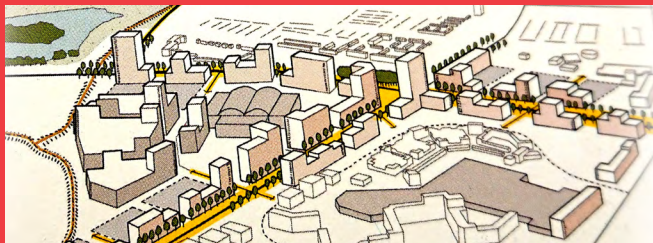


Modal split voor interne en externe verplaatsingen in de gemeente Groningen; Bron: OVIN

OV STRUCTUREREND VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELING: VOORBEELD SUIKERFABRIEKTERREIN

Ook voor stedelijk transformatiegebied Suikerfabriekterrein is een structurerende werking van OV mogelijk: een Transport Oriented Development (TOD) binnen de eerste invloedscirkel van de HOV-halte. TOD houdt in dat OV-gebruik wordt gestimuleerd door het OV en het ruimtelijk ontwerp integraal te plannen. In dit geval gaat het om:

- Hoogwaardige OV-ontsluiting met nieuw regiorailstation Suikerfabriek, verknoopt met Q-link in een aantrekkelijk, sociaal veilig en doorvaardbaar station;
- Binnen cirkel van 400 m: gemengde stedelijke verdichting voor wonen, werken en voorzieningen met Floor Space Index=1 (minimaal 50 tot 100 woningen per HA), lage autoparkeernormen, hoge fietsparkeernormen, betaald parkeren, logische voetgangers- en fietsroutes, autoluwe openbare ruimte met hoge kwaliteit;
- Mobility hub, vanwege levendigheid door de hele dag heen koppelen aan supermarkt, gezondheidscentrum, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening. De Mobility hub fungeert als opstapplek voor HOV, afhaalplek voor pakketjes, station voor deelvoertuigen, taxistandplaats, parkeerplek voor eigen auto's. De hub moet operationeel zijn als de eerste mensen er wonen.



Het OV moet een product zijn, waar de inwoners en gebruikers van het Suikerfabriekterrein trots op zijn. Rondom het regiorailstation moeten aantrekkelijke looproutes en hogere dichtheden komen met wonen en voorzieningen. De Q-linkverbindingen krijgen een eigen baan voor korte reistijden en betrouwbaarheid, maar ook voor herkenbaarheid. Dit geeft Q-link een lightrail-achtige uitstraling, met het vertrouwen dat reizigers binnen enkele minuten een voertuig kunnen verwachten. Deze topkwaliteit versterkt het stedelijk milieu, en maakt het ook verantwoord om lagere autoparkeernormen toe te passen.

HOOFDPRINCIPE 2:

HUBS BIEDEN DE REIZIGER AANTREKKELIJKE EN LAAG-DREMPELIGE TOEGANG TOT OV

VERBREDEN BESTAANDE HUBCONCEPT TOT INTEGRAAL REIZIGERSPRODUCT

Hubs zijn opstap- of overstapplaatsen voor reizigers. De provincies Groningen en Drenthe hebben een hubconcept gerealiseerd. Inmiddels zijn circa 50 hubs operationeel. De gemeente Groningen wil het hub-concept gaan verbreden waarbij de hubs gaan fungeren als klantvriendelijke schakels in het mobiliteitsnetwerk, o.a. om mensen uit alle diverse woonmilieus en verschillende mobiliteitsvoorkeuren soepel te laten reizen naar de voorzieningencentra. Hub's moeten op- en overstapmomenten veranderen van moment van discomfort tot moment van comfort. Het zijn plekken:

- waar OV **verknoot** met andere vervoerwijzen: looproutes, fiets, deelmobiliteit, first/last mile vervoer, in C-zones auto, en op termijn zelfrijdende voertuigen;
- waar mensen bij elkaar komen, met **verblijfskwaliteit** die uitnodigt tot gebruik (voetganger centraal);
- waar koppeling wenselijk is met ruimtelijke **voorzieningen**, zoals reizigersvoorzieningen, maar ook winkelcentra, gezondheidsvoorzieningen, onderwijslocaties, wonen en werklocaties.

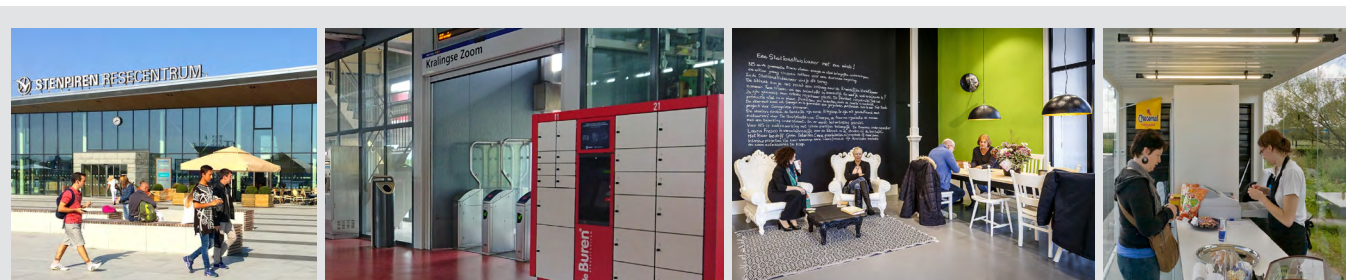
Verknopen



Verblijven



Voorzieningen



TYOLOGIE VAN HUBS NAAR FUNCTIE EN LIGGING

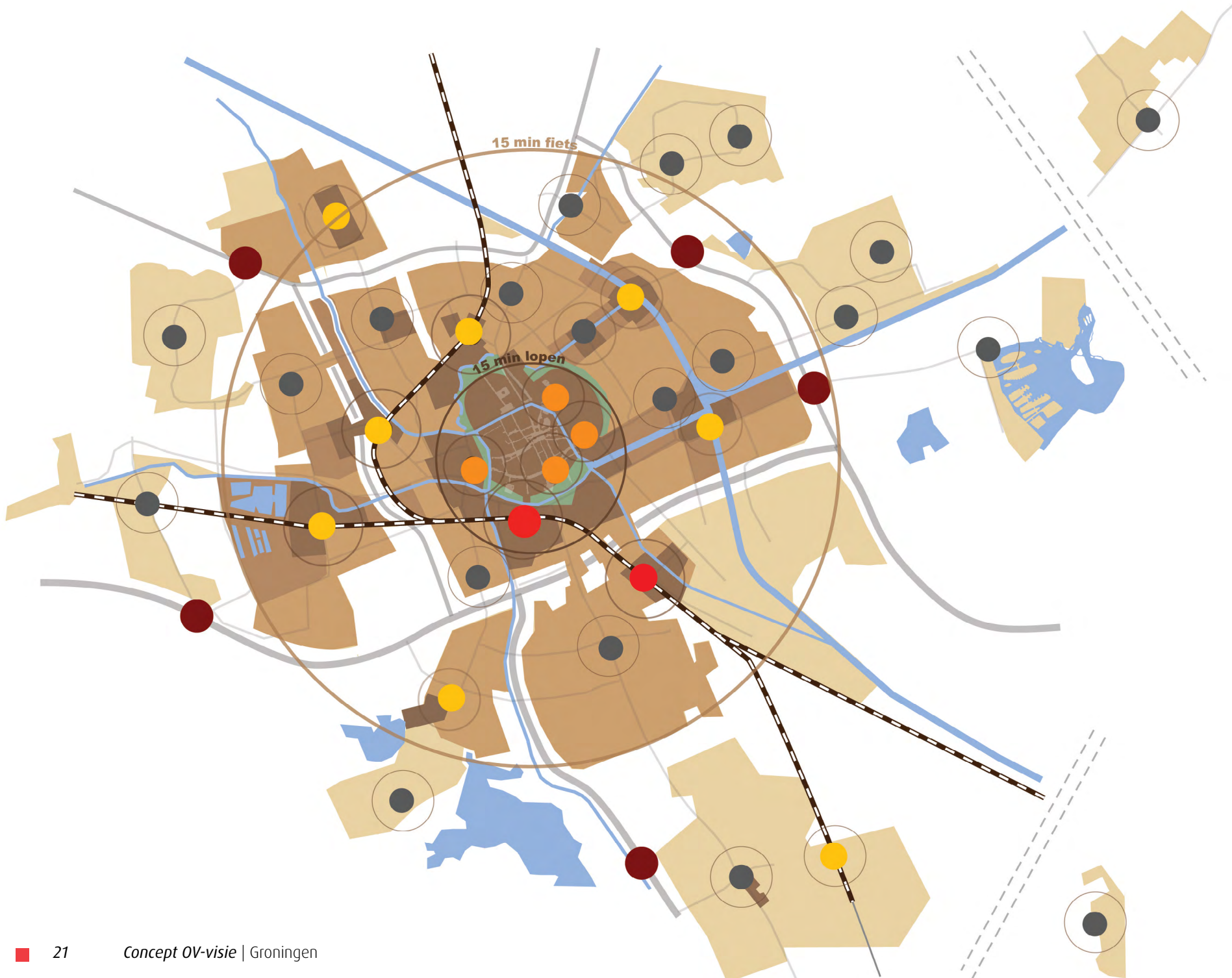
Hub's zijn kansrijk, omdat ze een rol kunnen spelen in de opkomst van Mobility as a Service, bezorgdiensten en ze kunnen het strekken van OV-lijnen en combineren van haltes mogelijk maken (zie ook hoofdprincipe 4). Er liggen ook kansen in combinaties met stadsdistributie, opstappunten voor vraagafhankelijk vervoer en laadpleinen. De gemeente Groningen krijgt verschillende typen hubs, met verschillende verschijningsvormen en reikwijdte:

- Eén (inter)nationale superhub in de A-zone: hoofdstation Groningen, tegelijk vestigingslocatie voor bovenregionale woon- en werkfuncties en voorzieningen in hoge dichtheden en gekoppeld aan OV. Op de hub stappen reizigers van (inter)regionale OV-verbindingen over op regiorail, Q-link, deel(E)-fiets, micromobiliteit zoals deel-scoot-mobiel voor ouderen, en deelauto (natransport richting C-zone);
- (inter)regionale hubs aan het hoofdwegennet bedienen als poorten de overgang tussen het auto-afhankelijke buitengebied en stad. Hier stappen reizigers van de (inter)regionale autoverbindingen over op Q-link en deel(E)-fiets richting stad. Alle P+R-hubs krijgen directe verbindingen met het hoofdstation en

met de centrumrandhub Zuiderdiep. Rond deze hubs is geen stedelijke verdichting nodig, maar wel verbetering van het verblijfskwaliteit met basisvoorzieningen zoals sanitair, kiosk, pakketen boodschap-inlaadpunten, enzovoort. Ze zijn ook geschikt als station voor 'parkeren op afstand' of deelauto's voor stadjes zonder eigen parkeerplaats bij huis (omgekeerde pendel). Er wordt ook gewerkt aan een ruimere tweede ring van P+R-hubs rondom Groningen (dichterbij de herkomst van mensen in de regio);

- Stedelijke regiorail- of Q-link-hubs in de B-zone, allemaal gekoppeld aan een economisch kerngebied of een grote transformatielocatie. Het zijn vestigingslocatie voor stedelijke woon- en werkfuncties in hoge dichtheden en OV-geïntegreerd mobiliteitsgedrag. Op deze hubs kunnen bezoekers en bewoners overstappen op Q-link, first/last mile OV, lopen, fietsen, micromobiliteit zoals deel-scootmobiel voor ouderen, deel(E)-fiets en deelauto. Ook kunnen mensen hier boodschappen doen en pakketjes ophalen;

- Stedelijke centrumrand-hubs vormen de overgang tussen Q-link en de binnenstad. Het gaat hier om de poorten naar het stadshart, waar de voetganger de hoofdgebruiker is. Op deze hubs stappen reizigers van Q-link over op first/last mile OV, micromobiliteit zoals deel-scootmobiel voor ouderen en lopen. Deze hubs lenen zich voor basisvoorzieningen zoals sanitair, kiosk, pakket-ophaalplek, enzovoort;
- Op wijk- en dorshubs kunnen bewoners gebruik maken van Q-link, first/last mile OV binnen de wijk of het dorp, lopen, fiets, scootmobiel-parkeren en in buitengebied ook reguliere auto. Op grotere hubs vinden zij hier ook deel(E)-fiets, deel-cargobikes en deelauto. Rondom deze hubs is geen stedelijke verdichting nodig, maar wel verbetering van het verblijfskwaliteit met basisvoorzieningen zoals sanitair, kiosk, pakket-pick up point, enzovoort. Combinatie met bestaande buurtvoorzieningen versterkt het draagvlak voor voorzieningen, zoals winkel- of gezondheidscentrum, bibliotheek, enzovoort. Zie ook hoofdprincipe 3. Bij kleinere hubs kan het voorzieningenniveau bescheidener zijn.



Reikwijdte en ligging	Schaalniveau Wijk/dorp (B- en C-zone)	Schaalniveau Stedelijk (B-zone)	Schaalniveau Stedelijk, centrumrand (buitenrand A-zone)	Schaalniveau (inter)regionaal centrum (A-zone)	Schaalniveau (inter)regio- naal stadsrand P+R (buitenrand B-zone)
	●	●	●	●	●
Randvoorwaarde stedelijke ontwikkeling	Voor de grotere wijk/dorp hubs: koppelen aan bestaande of nieuwe publieksvoorzieningen: winkelcentra, gezondheidscentra, bibliotheken, enz.	Binnen 500 m lopen: stedelijke dichtheid Floor Space Index circa 1 (meer dan 50 woningen/HA), menging wonen, werken, voorzieningen	Optioneel, koppelen publieksvoorzieningen	Binnen 500 m lopen: stedelijke dichtheid Floor Space Index circa 1,5 (meer dan 100 woningen/HA), menging wonen, werken, voorzieningen	Optioneel, koppelen publieksvoorzieningen
Voorzieningen	Grotere hubs: sanitair, kiosk, pakket-pickuppoint,	sanitair, wachtruimte, kiosk, pakket-pickuppoint,	sanitair, kiosk	sanitair, wachtruimte, kiosk, pakket-pickuppoint	sanitair, wachtruimte, kiosk, pakket-pickuppoint
Verknoping	Q-link/bus, f/l mile OV, lopen, fiets, deel(E)-fiets, deelauto, scootmobiel-parkeren, eventueel reguliere auto, zie hoofdpriincipe 3.	Q-link/bus, f/l mile OV, lopen, fiets, deel(E)-fiets, deelscootmobiel, deelauto	Q-link/bus, f/l mile OV, lopen, deelscootmobiel	(Inter) Nationale rail, regionaal, Q-link/bus, f/l mile OV, lopen, fiets, deel(E)-fiets, deelscootmobiel, deelauto	Q-link/bus, fiets, deel(E)-fiets, deelauto



Floor Space Index voorbeeld 1,0



Floor Space Index voorbeeld 1,2



Floor Space Index voorbeeld 1,75



Floor Space Index voorbeeld 2,2

STUDIEVOORBEELD HUB GRONINGEN NOORD

Treinstation Groningen Noord heeft potentie voor een betere bediening wanneer de regiotreinen op het hoofdstation kunnen doorrijden. Dit maakt Groningen Noord nog belangrijker als hub richting Zernike. Om de potenties waar te maken, is verbetering van de verblijfskwaliteit nodig o.a. onder en rond het spoorviaduct.

Dan wordt het station een plek voor mensen, die ook interessant wordt voor bijvoorbeeld een kiosk of kleine winkel. Vanuit alle omliggende richtingen kunnen mensen simpel het station benaderen. Dan wordt het station een verbinding in plaats van een barrière tussen wijken. Binnen een loopafstand van 200 tot 500 m liggen potenties voor ruimtelijke verdichting, bijvoorbeeld in combinatie met een wijkaanpak of gebiedstransformatie.

Dan kan het gaan om het verhuizen van onderwijsinstellingen naar de huidige parkeerplaats bij het stationsplein, waarbij vrijgekomen ruimte wordt benut voor nieuwe stedelijke functies in hoge dichtheden. Wanneer sloop-nieuwbouw in deze omgeving aan de orde komt, is het terugbouwen van energievriendelijke gebouwen rondom het station wenselijk in hogere dichtheden.





Bestaande situatie



Voorbeelduitwerking Hub/Station Noord

HOOFDPRINCIPE 3:

OV OP MAAT GEEFT MOBILITEITSVRIJHEID AAN ELKE REIZIGER

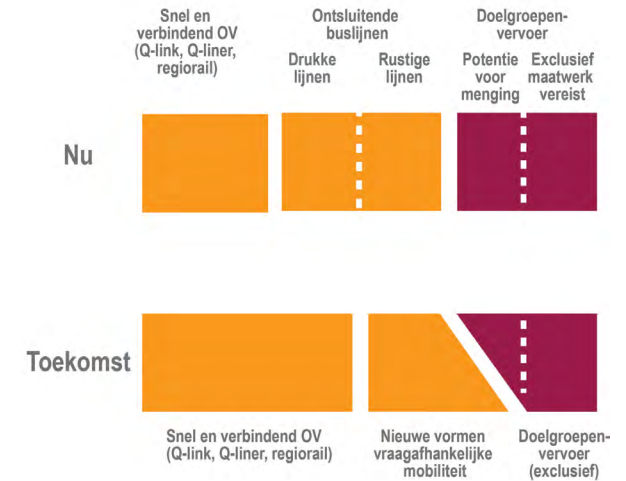
MOBILITEITSVRIJHEID VRAAGT MEER DAN KLASSIEK OV KAN BIJEN

Iedereen heeft mobiliteitsvrijheid nodig om mee te kunnen doen in de samenleving: kunnen reizen naar een sollicitatiegesprek, naar het ziekenhuis, naar sociale contacten, enzovoort. Zo kan iedereen meedoen. De overheid kan hierbij helpen, zodat mensen zich langer zelfstandig staande kunnen houden. Er zijn speciale mobiliteitsoplossingen nodig, met name voor reizigers die behoefte hebben aan korte loopafstanden.

Dan gaat het om mensen met een beperking, ouderen, leerlingenvervoer, mensen die sociaal recreatieve verplaatsingen maken, mensen met bagage. Het gaat hier veelal om kortere ritten (first and last mile). Deze reizigers vragen soms meer dan klassieke OV-oplossingen (met vaste route of dienstregeling) kunnen bieden.

MEER DIFFERENTIATIE IN HET MOBILITEITSANBOD

Nu kent het OV een duidelijke splitsing tussen regulier OV met een vaste dienstregeling en vraagafhankelijk doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is bedoeld voor mensen die net iets meer maatwerk nodig hebben in hun mobiliteitsbehoefte (ouderen, mensen met een beperking, enzovoort). Vanuit sociale inclusiviteit is het wenselijk om te komen tot meer differentiatie in het OV-aanbod. Dit betekent dat enerzijds mensen met een beperking worden geholpen om gebruik te maken van regulier OV, waar dit mogelijk is. Omgekeerd kunnen nieuwe vormen van vraagafhankelijk vervoer ook kansen geven voor een bredere doelgroep dan alleen mensen die vanuit een beperking recht hebben op speciaal vraagafhankelijk vervoer (WMO-indicatie). Hier liggen potenties voor een win-winsituatie voor sociale inclusiviteit en het efficiënt inzetten van publieke middelen.



Van het klassieke OV-onderscheid in regulier OV en doelgroepenvervoer naar een situatie met meer differentiatie in vervoersaanbod



NIEUWE VRAAGAFHANKELIJKE OV-VORMEN

Een waaier van nieuwe 'out-of-the-box'-oplossingen kunnen een verrijking bieden, naast het klassieke doelgroepenvervoer. Sommige oplossingen kunnen zelfs een deel van de vervoersvraag van het doelgroepenvervoer opvangen. Het hubconcept brengt verschillende nieuwe oplossingen binnen handbereik, waarbij ook mensen met een beperking nog beter mee kunnen doen met de samenleving:

- Ondersteunen van vrijwilligersinitiatieven die zelf vervoersoplossingen op maat gaan rijden vanuit wijk- en dorps hubs naar plekken waar klassiek OV minder geschikt is. De overheid kan dan bijvoorbeeld voertuigen, brandstof en onderhoud financieren. Dit is soms een betere inzet van publieke middelen dan het laten rijden van een lege lijnbus. Bovendien biedt dit



extra kansen om mensen te laten participeren aan de samenleving;

- Nog sterker stimuleren dat OV-bedrijven (concessienemers) binnen hun vervoerscontract komen tot verbetervoorstellen. Zij kunnen bijvoorbeeld nu al met taxibedrijven afspraken maken over het invullen van bepaalde buslijnen. Kleinere voertuigen die rijden op aanvraag bieden soms een betere mobiliteitsoplossing;
- Stimuleren dat OV-bedrijven apps ontwikkelen waarbij mensen vanuit de drukke buslijnen hun 'last mile' kunnen reserveren vanaf de wijk- of dorps hub;



- Op termijn is het denkbaar dat automatisch rijdende voertuigen als een soort horizontale lift mensen vanuit de wijk naar de wijk- of dorps hub brengt. Het kan zelfs zo zijn dat deze voertuigen hun route elke keer aanpassen op de behoefte. Nu al zijn zulke systemen in Nederland operationeel rondom ziekenhuizen en op bedrijfsterreinen.

Tot slot: voor sommige wijken zijn bovenstaande oplossingen niet mogelijk. Het kan zijn dat dan een 'traditionele' ontsluitende lijnbusverbinding de beste oplossing biedt.



ANDERS KIJKEN NAAR DOELGROEPENVERVOER

Er liggen ook kansen in het stapsgewijs anders omgaan met het doelgroepenvervoer, dat is bedoeld om mensen met een beperking mobiliteitsvrijheid te geven. Dit is zeker denkbaar bij de toekomstige generatie ouderen, die wat meer vertrouwd zijn met technologische ontwikkelingen:

- Wanneer mensen bijvoorbeeld in aanmerking komen voor een scootmobiel, dan is een indicatie voor doelgroepenvervoer bijvoorbeeld vooral nodig voor lange ritten. Dan moet wel worden gezorgd voor veilige scootmobielstallingen bij hubs en voor deelscootmobielen bij centrumrand-hubs;
- Het is ook mogelijk om specifieke reizigersgroepen in het doelgroepenvervoer en in het leerlingenvervoer te combineren met andere reizigers. Dit geeft een betere benutting van voertuigen, aangezien voertuigen voor doelgroepenvervoer nu vaak met maar één reiziger rijden. Hierbij is een eenduidig betalingsregime belangrijk;



- Sommige reizigers met een beperking hebben baat bij speciale reizigers-apps waarmee ze stapsgewijs door het reguliere OV worden geleid. Dan gaat het om gerichte aanwijzingen, beschikbaarheid van een telefonische hulpcentrale en aangepaste loopinstructies (rekening houden met mensen met een beperking die minder ver en snel kunnen lopen). Dit helpt mensen om het reguliere OV te kunnen gebruiken.

Tot slot is er nog altijd een grote reizigersgroep met een beperking die speciale ondersteuning nodig heeft. Hiervoor blijft het klassieke doelgroepenvervoer onmisbaar.

Op papier lijken er veel kansen te liggen. Om te zorgen dat alle doelgroepen daadwerkelijk profiteren, moet bij de praktische uitwerking nauwe afstemming zijn tussen gemeente, OV-bureau, OV-bedrijf en Bureau Publiek Vervoer.

HUBS ALS BASIS VOOR FIRST AND LAST MILE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

Het hubconcept speelt een centrale rol voor reizigers die behoefte hebben aan korte loopafstanden (first- and last mile, doelgroepenvervoer).

De gemeente Groningen kiest er voor om wijk- en dorpshubs te gebruiken om deze doelgroepen maximaal te helpen. Vanuit de wijk- en dorpshubs bedienen nieuwe bilitieitsoplossingen het omliggende gebied. Op de hubs kunnen mensen overstappen op Q-link of regiorail.

Bij voorkeur gaat het om hubs die functioneel gekoppeld zijn aan winkelcentra, verzorgingscentra of andere publieke voorzieningen. Dit versterkt het draagvlak voor hubs, de herkenbaarheid en de sociale veiligheid in rustigere uren.

VOORBEELD GROTE WIJKHUB



VOORBEELD KLEINE WIJKHUB



HOOFDPRINCIPE 4:

REIZIGERSVRIENDELIJK EN KOSTENEFFICIËNT OV-NETWERK, MAXIMAAL BENUTTEN VAN BESTAANDE OV-INFRASTRUCTUUR

SAMENHANGENDE KEUZES

Op het moment dat er goede oplossingen zijn voor mensen die behoefte hebben aan korte loopafstanden (hoofdprincipe 3), dan kunnen reguliere OV-verbindingen worden gestrekt: minder meanderende lijn, samenvoegen van haltes, soepeler doorrijden. Dit impliceert een verandering van een situatie met kort vervoer (lopen) en lange reistijd in het OV-voertuig, naar een systeem met langer vervoer (lopen, fietsen) en een kortere reistijd in het OV-voertuig. Dan is het ook mogelijk om met dezelfde OV-budget vaker te gaan rijden (frequentieverhoging) en om hoogwaardigere haltes te gaan realiseren. Uit metingen na dergelijke aanpassingen blijkt dat het merendeel van de reizigers zo'n keuze positief waardeert.

DRAGEND NETWERK: REGIORAIL, QLINER EN Q-LINK

Bouwend op de basis van first and last mile-mobiliteitsvoorzieningen (hoofdprincipe 3) bestaat het dragende stadsregionale OV-netwerk uit een combinatie van regiorail, Qliner en het Q-linksysteem.

Waar rail ligt, bestaat de drager uit regiorailverbindingen. Hier profiteert het systeem van de doorkoppelingen van regiotreinen op het hoofdstation. En waar geen rail ligt, bestaat de drager met hetzelfde kwaliteitsniveau uit Qliner en of Q-link verbindingen.

VERDERE VERBETERING REGIORAIL

Na de doorkoppeling van treindiensten over het hoofdstation heen worden Regiorailverbindingen nog aantrekkelijker voor reizigers (minder overstappen vanuit de regio). Ook worden de reizigersstromen beter verspreid. Deze potenties kunnen verder worden verzilverd door opening van nieuwe stations Zernike, Suikerfabriek, Friesestraatweg en Hoogkerk. Daarnaast liggen kansen voor frequentieverhoging met autonoom rijden op het spoor, waardoor een nog aantrekkelijk reizigersproduct ontstaat. Dit alles vergt investeringen in de infrastructuur.



Q-LINK VERDER VERBETEREN

De huidige buslijnen worden in de toekomst in principe óf Q-link óf first- en last mile diensten. Voor de verbindingen die Q-link worden, is een kwaliteitsimpuls randvoorwaarde, om concurrerende reistijden te kunnen bieden aan de reizigers:

- Ze worden onderdeel van het merk Q-link;
- Alle Q-linkverbindingen moeten geschikt zijn voor verdere strekking en bediening met grotere voertuigen en elektronische voertuiggeleiding waar dit vanuit capaciteit wenselijk is (bijv. op termijn trambussen met dubbele geleiding, optimale halteafstand circa 600 m);
- Belangrijke Q-linkhaltes worden levendige haltepleinen met een ruimtelijk structurerende werking (stedelijke verdichting, verblijfskwaliteit gericht op de voetganger, verknoping met andere vervoerwijzen, voorzieningen);
- Alle Q-linkverbindingen bieden topkwaliteit qua capaciteit, frequentie, betrouwbaarheid en reistijd. Ze krijgen standaard een eigen baan, of ze rijden gemengd als hiermee eenzelfde kwaliteit mogelijk is. De minimale frequentie is 6 keer per uur.

WAT BETEKENT DIT VOOR DE ECONOMISCHE KERNGEBIEDEN?

In Groningen zijn belangrijke werk en voorzieningenclusters te vinden in de omgevingen binnenstad, stationsgebied, Zernike, UMCG, Europapark en Martiniziekenhuis.

Het stationsgebied, Europapark en een deel van de binnenstad zijn direct aangesloten op het regiorailnetwerk. Doordat regiotreinen doorrijden tot voorbij het hoofdstation, kunnen meer reizigers deze gebieden bereiken zonder overstap.

Martiniziekenhuis en het UMCG liggen niet aan het spoor, en krijgen een directe aansluiting op het Q-linknetwerk. Dit netwerk krijgt nog meer prioriteit in het stedelijk gebied als het gaat om OV-doorstroming, - capaciteit en -betrouwbaarheid.

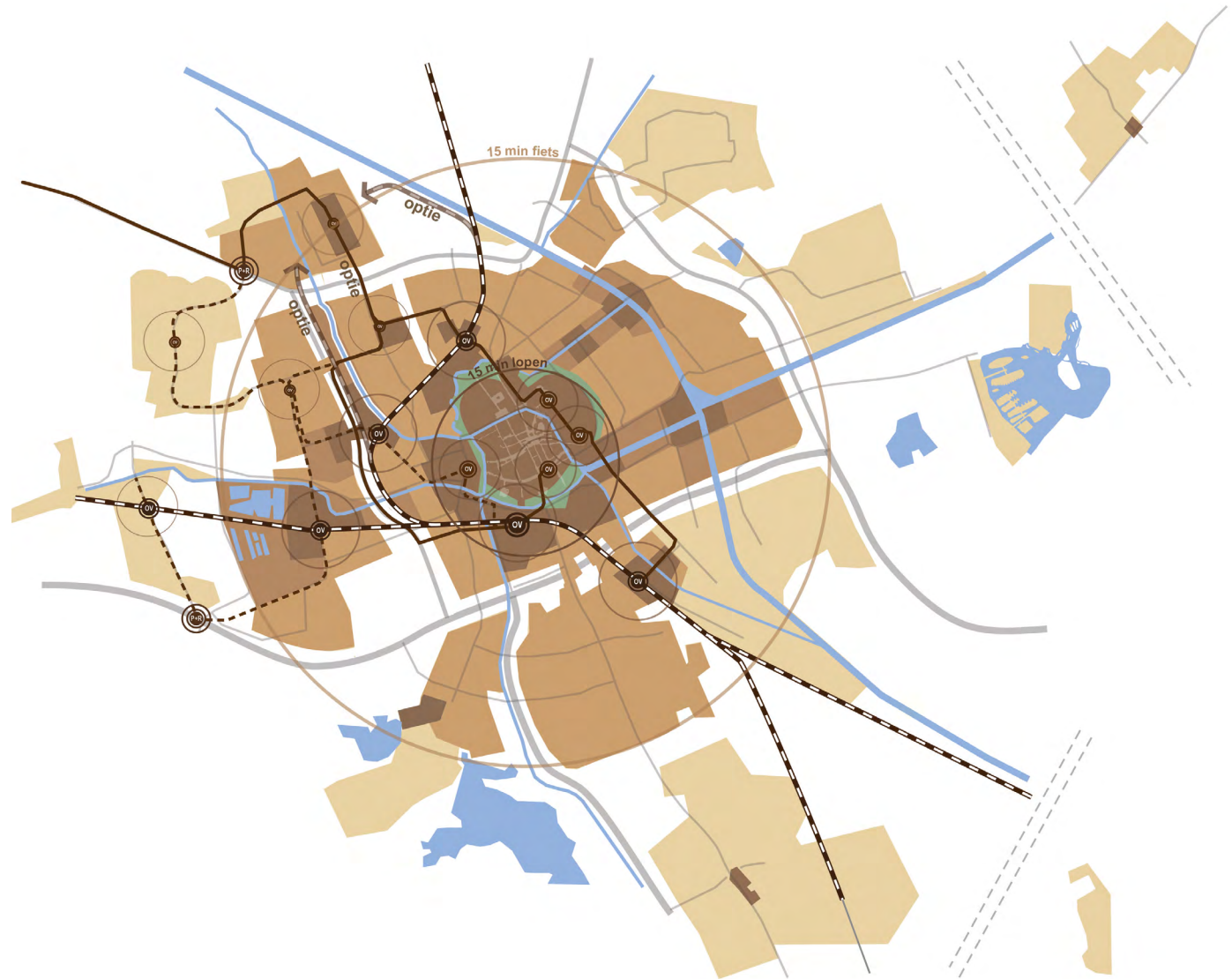
Zernike is een bijzonder gebied met grote vervoersstromen. Hier liggen kansen voor een aantakking op regiorail. Dit kan op verschillende manieren:

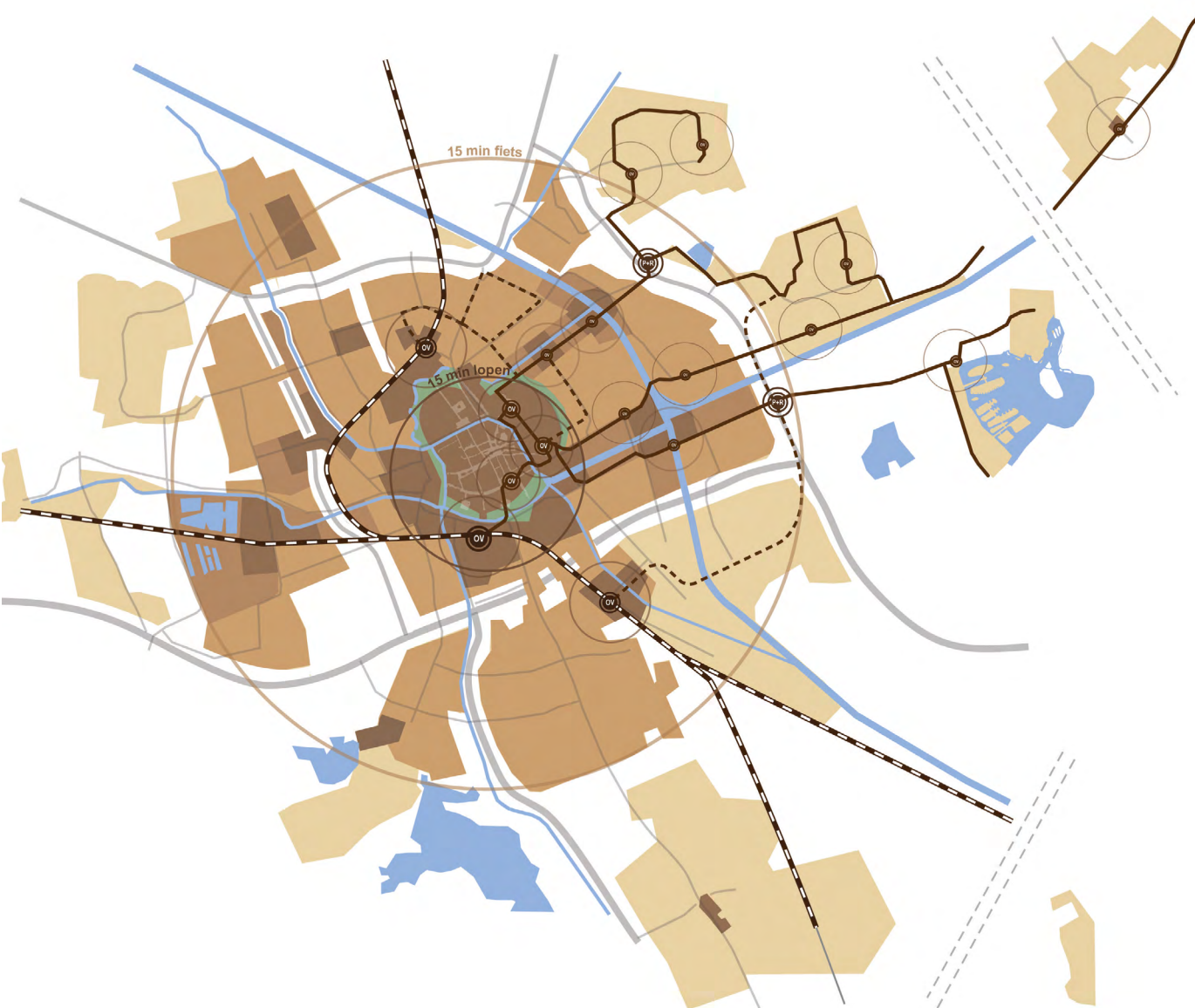
- Met nieuw regiorailstation Zernike aan een aftakking van het baanvak hoofdstation-station Noord ter hoogte van de Westelijke Ringweg verbinding
- Met nieuw regiorailstation Zernike aan een aftakking van het baanvak Station Noord-Sauwerd, langs de zuidoever van het Van Harinxmakanaal
- Met Q-linkverbindingen die vanuit Zernike naar alle windrichtingen aansluiten op bestaand Groningen Noord en op het nieuwe station Suikerfabriek.

INZOOM NOORD/WEST

De reizigersstromen van en naar Zernike zijn groot en geconcentreerd in de spitsen. Hier is een hoge reizigerscapaciteit en betrouwbaarheid nodig, bijvoorbeeld te realiseren door routes (deels) vrij te spelen van autoverkeer. Reizigers worden aangemoedigd zo veel mogelijk te reizen via Station Noord (oostelijke corridor vanaf station Europapark, te verbeteren tussen Groningen Noord en Zernike) en nieuw Station Suikerfabriek (nieuwe tangent die ook via P+R Hoogkerk rijdt). Daarnaast blijft er een directe verbinding met het Hoofdstation via de Westelijke Ringweg en een verbinding met Station Zuidhorn. De Held III en de kern Hoogkerk krijgen een aansluiting op Q-link. Met de infrastructuuruitbreiding die nodig is voor regiorailstation Suikerfabriek, is ook opening van station Hoogkerk mogelijk.

Aan de verschillende regiorail- en Q-linkverbindingen liggen hubs, met name in de economische kerngebieden binnenstad, stationsgebied, Zernike, UMCG en Europapark en in de transformatiezones Suikerfabriek en Reitdiepzone. P+R Reitdiep heeft een directe koppeling met het hoofdstation en de centrumrandhub Zuiderdiep.





INDICATIEF

INZOOM OOST

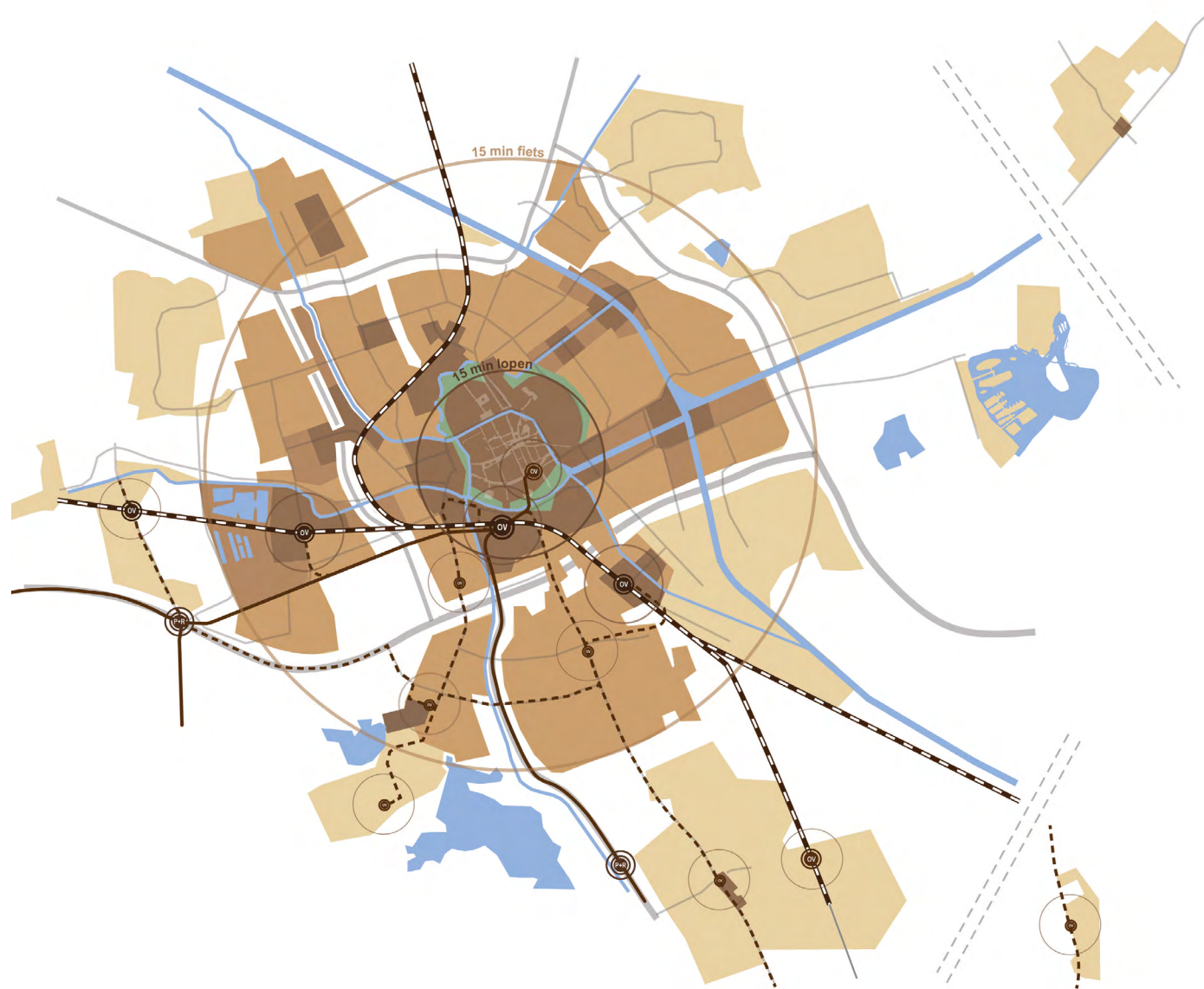
Qua reizigers is de oostelijke corridor vanaf het Hoofdstation via het Zuiderdiep, Oosterhamrikzone naar Beijum en Lewenborg het drukst in Groningen. Omdat hier geen rail ligt, vangt Q-link alle reizigersstromen op. Vanwege de grote reizigersstromen is hier een hoge capaciteit, betrouwbaarheid en snelheid essentieel. Dit is mogelijk door routes nog meer vrij te spelen van autoverkeer. In de vervolgfase moet uitwerking plaatsvinden van het traject Zuiderdiep - OV-knoop UMCG noord en knoop UMCG noord - Kardingene. Zie hoofdstuk 5. De bestaande corridors vanuit Delfzijl, Harkstede en Meerstad takken aan op de hoofdcorridor. In de uitwerking moet worden gekeken hoe de Korrewegbuurt en Indische Buurt worden ontsloten met OV.

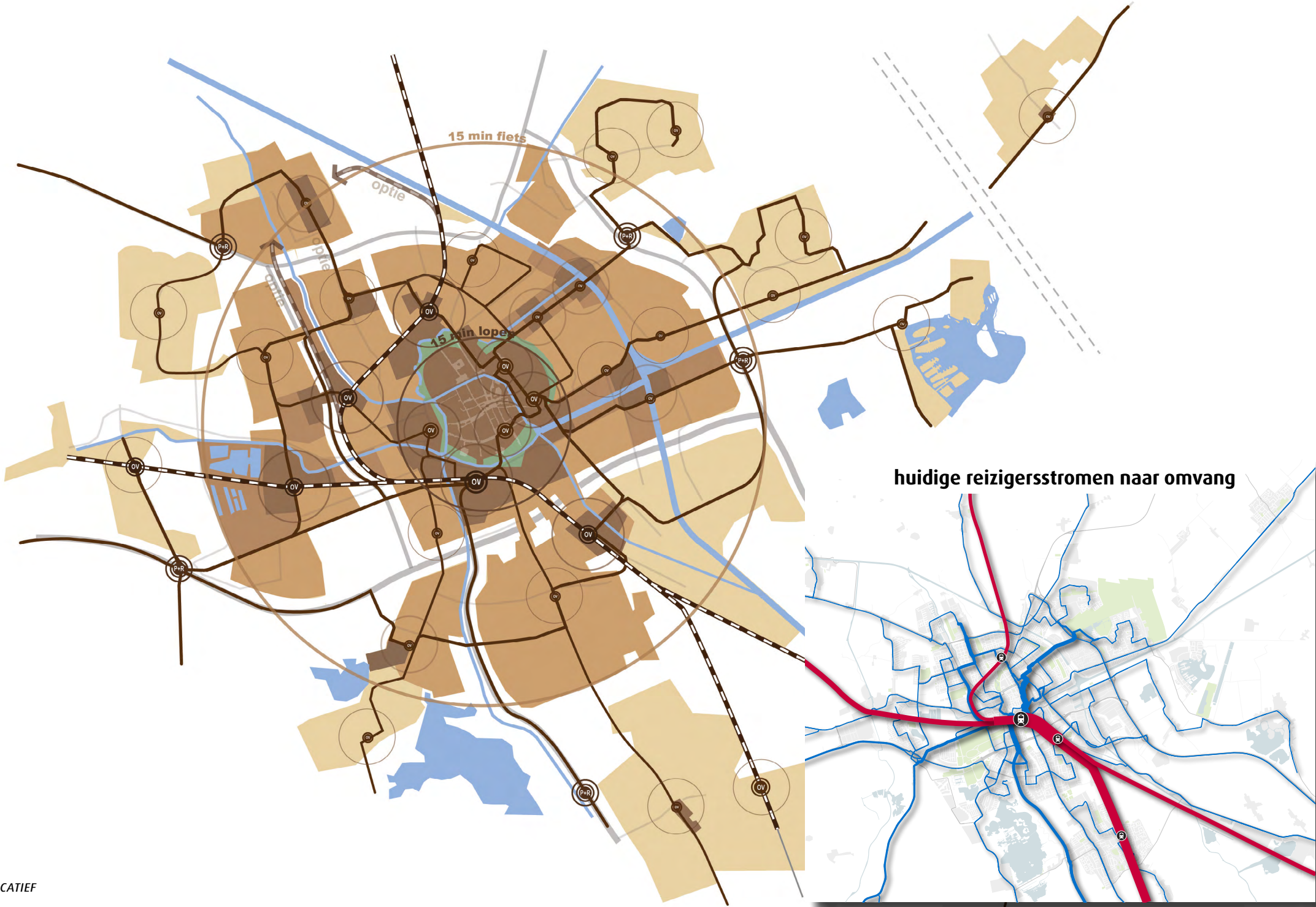
Aan de verschillende Q-linkverbindingen liggen hubs, met name met name in de economische kerngebieden binnenstad, stationsgebied en UMCG en in de transformatiezones Oosterhamrikzone en Eemskanaalzone. P+R Kardingene en P+R Meerstad hebben een directe koppeling met het hoofdstation en de centrumrandhub Zuiderdiep.

INZOOM ZUID

De bestaande assen vanaf P+R Hoogkerk en P+R Haren naar de binnenstad blijven bestaan. Er komen radiale Q-linkverbindingen om Glimmen, Haren en de Held en om Corpus Den Hoorn te koppelen met de binnenstad. Een nieuwe tangente verbindt P+R Hoogkerk via Martini-ziekenhuis naar station Europapark.

Aan de verschillende Q-linkverbindingen liggen hubs, met name met name in de economische kerngebieden centrum, stationsgebied, Martiniziekenhuis en Europapark. P+R Hoogkerk en P+R Haren hebben een directe koppeling met de centrumrandhub Zuiderdiep.





INDICATIEF

TOTAALBEELD NETWERK

Links is het totale OV-netwerk voor Groningen gevisualiseerd, inclusief de verschillende hubs. De westelijke delen van de stad zijn zo veel mogelijk gekoppeld aan regionaal (beter benutten van bestaande infrastructuur).

In de oostelijke delen vangt Q-link de vervoersbehoefte op. De corridor Zuiderdiep-busknoop UMCG Noord, busknoop UMCG Noord-Kardinge en busknoop UMCG Noord-Zernike zijn cruciale delen van dit netwerk. Ook het Julianaplein is onderdeel van een drukke OV-corridor. Dit zijn ook de drukste Q-link verbindingen. Vooral hier is een hoogwaardige infrastructuur wenselijk om een hoge capaciteit en betrouwbaarheid en korte reistijden mogelijk te maken.

TOTAALBEELD HUBS

In de A- en B-zone liggen hubs die geschikt zijn voor stedelijke verdichting. Dan gaat het om regionaalstations en Q-linkhaltes in de vier grote transformatiezones Suikerfabriek, Eemskanaalzone, Reitdiepzone en Oosterhamrikzone, maar ook de economische kerngebieden binnenstad, stationsgebied, Zernike, Europapark, UMCG en Martiniziekenhuis. Aan de buitenranden van de B- en A-zone liggen P+R-hubs en centrumrandhubs. Deze bieden reizigers een comfortabele toegang tot de stad, respectievelijk binnenstad. Verder naar buiten liggen meer regionale hubs zoals Leen in een 2e ring van P+R terreinen/hubs.

De wijk- en dorps hubs zijn speciale hubs die worden ingericht voor een sociaal veilige en prettige first- en last-mile van de reis, met name geschikt voor reizigers die hechten aan korte loopafstanden. Deze geven ook mobiliteitsvrijheid aan meer kwetsbare bevolkingsgroepen.

LIGHT RAIL OF BUS: NIEUWE MOGELIJKHEDEN DOOR TECHNOLOGISCHE OPLOSSINGEN

In het verleden was een principiële systeemkeuze nodig tussen een light rail- of een bussysteem.

Een traditionele bus had voordelen, zoals:

- Niet gebonden aan rail, dus flexibeler inzet bij incidenten en verstoringen;
- Goedkopere infrastructuur, minder ingewikkelde beheers- en beveiligingsystemen;
- Eenvoudiger verbinden van stad en buitengebieden zonder overstap (doorrijden naar de regio via bestaande infrastructuur).

Traditionele light rail had voordelen zoals:

- Railgeleiding, met meer comfort;
- Betere ruimtelijke inpassingsmogelijkheden, bijvoorbeeld een groene trambaan of in historische binnenstad;
- Meer reizigerscapaciteit door grotere voertuigen en de mogelijkheid tot koppelen van voertuigen, kansen voor minder exploitatiekosten;
- Ruimtelijk structurerende werking: door de grotere infrastructuurinvesteringen is de route van light rail voor langere tijd gefixeerd, waardoor vastgoedpartijen kunnen vertrouwen op een blijvende OV-ontsluiting.

Met nieuwe technologische innovaties vervagen de traditionele grenzen tussen vervoermiddelen. Dit heeft geleid tot nieuwe, duurzame OV-technieken die de voordelen van traditionele vervoermiddelen kunnen combineren. Een voorbeeld is de emissievrije trambus, inmiddels operationeel in als ondermeer Belfast, Metz, Malmö, Genève en Barcelona. In Zhuzhou (China) rijdt nu al een doorontwikkeling van de trambus, een experimentele 'trackless tram'. Hiermee is de discussie 'light rail of bus' minder relevant geworden.

Op termijn combineren dergelijke concepten de voordelen van tram en bus:

- Niet gebonden aan rail, dus flexibel;
- Relatief goedkope infrastructuur, omdat geen rails nodig is;
- Zonder overstap verbinden van stad (vrije banen) en regio (eventueel medegebruik bestaande wegen);
- Elektronische voertuiggeleiding, op termijn mogelijk autonoom rijden, meer comfort;
- Hoge reizigerscapaciteit door grote voertuigen en op termijn (elektronisch) gekoppeld rijden;
- Elektrisch rijden of op waterstof: emissievrij en stiller;
- Structurerende werking, mits wordt gekozen voor een hoogwaardige vrije banen en aantrekkelijke hubs als haltes.

Omdat het juist in Groningen essentieel is om de buitengebieden en kleine kernen naadloos te verbinden met de stad, is het Q-linkconcept bij uitstek geschikt om stapsgewijs door te groeien naar tram-bus systeem: in de stad rijden als hoogwaardige 'trackless tram' met gebundelde routes, in de regio uitwaaiëren als buslijnen om ook de kleine kernen te ontsluiten.



HOOFDSTUK

4 *CONTOUREN VAN TOEKOMSTIG OV SAMENGEVAT*



DE MOBILITEITSGROEI IN GRONINGEN OPVANGEN MET OV

De gemeente Groningen blijft groeien. De groeiende mobiliteit moet worden opgevangen met ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteitsvormen: op de korte afstanden met lopen en fietsen en op de langere afstanden met OV. Het OV heeft dus een dubbele groeiopgave: groei door toename aan inwoners en bezoekers, maar ook een hoger OV-gebruik per inwoner en bezoeker. Om deze groei op te vangen, zijn duidelijke keuzes nodig.

SAMENHANG OV EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

De beste vorm van mobiliteitsbeleid is ruimtelijk beleid. Daarom wordt OV in de gemeente Groningen zo goed mogelijk gecombineerd met stedelijke verdichting: OV moet topkwaliteit bieden op plekken waar veel mensen willen zijn, bijvoorbeeld de economische kerngebieden en de transformatiegebieden. En omgekeerd: meer wonen, werken en voorzieningen rondom OV-haltes betekent ook meer OV-reizigers en minder autoverkeer. Dit draagt bij aan duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit.

BETER BENUTTEN VAN REGIORAIL

De regionale treinverbindingen krijgen een doorkoppeling op het hoofdstation. Dit betekent dat mensen met minder overstappen kunnen doorreizen naar hun bestemming. Ook geeft het betere spreiding van reizigers over het OV-netwerk. Om de bestaande railinfrastructuur in de gemeente Groningen zo goed mogelijk te benutten, zet Groningen in op nieuwe stations Suikerfabriek, Friesestraatweg en Hoogkerk

ZERNIKE OPTIMAAL VERBINDEN MET REGIORAIL

In het verlengde van de ambitie van de provincie Groningen zet ook de gemeente in op een betere railontsluiting van Zernike. Dit kan met een nieuw regiorailstation Zernike. Dit vergt bouw van nieuwe railinfrastructuur. Terugvaloptie is om Zernike nog beter vanuit alle windrichtingen aan te sluiten op regiorailstations aan bestaand rail: naast Groningen Noord en het Hoofdstation gaat het dan om een station Suikerfabriek. Al deze stations krijgen dan directe Q-linkverbindingen met Zernike met optimale doorstroming en betrouwbaarheid.

KWALITEITSIMPULS Q-LINK

Met name aan de oostkant van de stad Groningen ligt geen rail. Hier krijgt Q-link de hoofdrol om hoogwaardige OV-bereikbaarheid te bieden aan de mensen. Dit geldt ook voor de zuidelijke corridor uit Assen/Emmen. Vanwege de groeiopgave is bij Q-link een kwaliteitsimpuls nodig ten opzichte van het huidige OV-systeem: kortere reistijden door gestrekte, rechte routes, minder hinder van ander verkeer, meer ruimte door grotere voertuigen, meer comfort doordat er op termijn elektronische voertuiggeleiding mogelijk wordt.



HUBS ALS AANTREKKELIJKE ENTREE VOOR REIZIGERS

OV-systeem. Dit zijn plekken waar reizigers soepel en veilig kunnen overstappen tussen lopen, fietsen, autorijden en goede OV-verbindingen. Hubs worden ook afhaalpunten voor internetaankopen en deelmobiliteit (Mobility as a Service). In de transformatiezones zijn het de plekken waar voorzieningen komen zoals winkels, kinderopvang, gezondheidscentrum, enzovoort.

NIEUWE MOBILITEITSCOMBINATIES GEVEN MOBILITEITSVRIJHEID VOOR IEDEREEN

De hubs krijgen bijzondere invulling in de wijken en dorpen. Hier komen wijk- en dorps hubs die zich speciaal richten op mensen die extra belang hechten aan korte loopafstanden. Dit worden verzamelpunten van nieuwe vormen van collectief vervoer: vraagafhankelijk vervoer, deelfietsen, deelscootmobielen en op termijn autonome vormen van mobiliteit (zelfrijdende citypods). In dit kader moet de gemeente in afstemming met o.a. het OV-bureau zorgen dat deelmobiliteit mogelijk wordt gemaakt binnen de OV-concessie. Ook moet de gemeente met randvoorwaarden zorgen dat uiteindelijke MaaS- invullingen optimaal aansluiten op de OV-hoofdprincipes.

HET GAAT OM EEN SAMENHANGEND PAKKET

De keuze voor een fijnmaziger first and last mile vervoer (OV op maat en wijk- en buurthubs, hoofdprincipe 3) en de keuze voor een kwaliteitsimpuls in Q-link (strekken van stedelijke lijnen, hoogwaardige hub-haltes, hoofdprincipe 2 en 4) zijn nauw met elkaar verbonden. Ook ligt er een relatie met de andere vervoerwijzen. Het ene is randvoorwaardelijk voor het andere:

- Groningen zet in op een autoluwe gemeente, vooral binnen de ringwegen. Dit is alleen mogelijk als de alternatieven op orde zijn. Mensen gaan immers met andere vervoerwijzen rijden. Dit vergt goede loop- en fietsvoorzieningen, maar ook concurrerend OV. Een autoluwe gemeente is alleen mogelijk als de gemeente zorgt voor optimale OV-doorstroming, -capaciteit en -betrouwbaarheid;
- Het verder strekken van stedelijke OV-lijnen tot Q-link-kwaliteit en het combineren van haltes geeft extra kwaliteit voor reizigers, maar is alleen acceptabel als binnen de wijken fijnmazig OV op maat beschikbaar is.
- Financiële besparing door het strekken van lijnen is nodig om fijnmazige mobiliteit aan te kunnen bieden voor mensen die dat nodig hebben;
- Openbare ruimte in de wijken kan worden herwonnen (minder brede straten) als Q-link meer langs de

randen rijdt. Voorwaarde is dat de mensen in de wijk daar dan ook OV-topkwaliteit krijgen qua reistijd, betrouwbaarheid, capaciteit en haltekwaliteit.

PROBLEEMOPLOSSEND VERMOGEN VAN DE OV-VOORSTELLEN

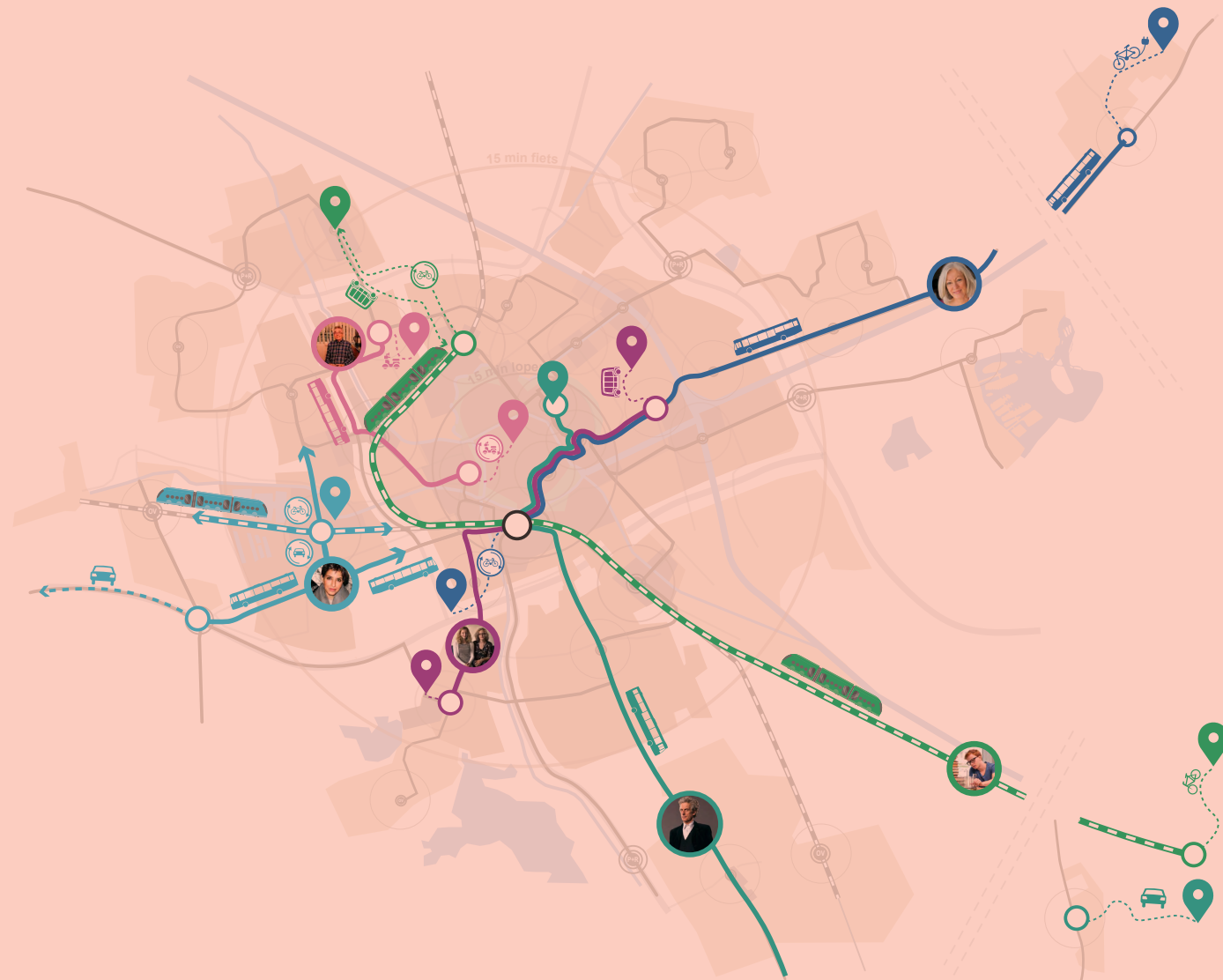
De voorstellen zorgen dat het toekomstig OV de toekomstige groeiopgave kan opvangen:

- Beter benutten van regionaalverbindingen, beter verdelen van reizigers over meerdere stations en hubs dan alleen het hoofdstation als verdeler;
- Op termijn autonoom rijden op het spoor, waardoor eenvoudiger hogere frequenties mogelijk zijn;
- Sterker clusteren van OV op hoofdassen, waarbij op die hoofdassen maximaal wordt geïnvesteerd in capaciteit, betrouwbaarheid en doorstroming. Hier ligt ook een relatie met de andere vervoerwijzen: waar OV topkwaliteit behoeft, is het nodig dat de auto ruimte inlevert;
- bredere definitie kiezen van het OV-product, door ruimte te scheppen voor wijk- en buurthubs, nieuwe vraagafhankelijke systemen en nieuwe vormen van deelmobiliteit. Hierdoor krijgen reizigers meerdere alternatieven tot hun beschikking.

ELKE REIZIGER HEFT UNIEKE BEHOEFTE

Groningse reiziger kent verschillende typen reizigers, elke reiziger heeft andere behoeften, reispatronen en wensen. De verschillende typen reizigers kennen ook een ander gebruik in first & last mile voorzieningen. Een woon-werk reiziger heeft behoefte aan een snel en frequente verbinding en gebruikt hier de combinatie van lopen, fietsen of de auto als first-mile vervoer. De sociale reiziger zal veel meer waarde hechten aan een punctuele verbinding.

In dit hoofdstuk zijn toekomstige voorbeeldreizen van een woon-werk reiziger, zakelijke reiziger, sociale reiziger, student, zorgbehoevende reiziger en een recreatieve reiziger uitgewerkt.





Reiziger 1: Woon – Werk reiziger: Klaartje

Herkomst: Ten Boer

Bestemming: Gasunie

Klaartje is 55 jaar, woont in Ten Boer en werkt bij een klein IT-bedrijf in Groningen. Omdat zij drie dagen per week via het internet-thuiskantoor werkt, hoeft zij maar twee dagen per week met Q-link naar haar werk. Ze zet haar E-bike in de lader bij de hub in Ten Boer. Doordat Q-link hoogfrequent rijdt hoeft Klaartje niet op haar smartwatch te kijken hoe laat de bus precies komt. Op het Hoofdstation Groningen pakt ze de deelfiets naar haar werk, die ze tijdens de busrit even heeft gereserveerd. Na het werk gaat ze nog even de stad in met vriendinnen, ze levert haar deelfiets in, en reist met Q-link naar huis. Bij de hub in Ten Boer neemt ze nog even het pakketje mee, dat eerder die dag in een kluisje was klaargelegd.



Reiziger 2: Sociaal: Danny en Dalila

Herkomst: Oosterparkwijk

Bestemming: Martiniziekenhuis

Danny is 35 jaar en woont in de Oosterparkwijk. Ze heeft geen auto, want normaal gebruikt ze voor haar reizen in Groningen de fiets. Maar vandaag moet ze met haar dochtertje Dalila naar het Martiniziekenhuis voor een controleafspraak voor het gebroken been van Dalila. Omdat Dalila met krukken nog niet naar het Q-link halteplein bij het wijkcentrum wil lopen, heeft Danny de automatische citypod opgepiept vanuit huis. Deze gaat Danny en Dalila naar het halteplein brengen. Ze heeft aangegeven hoe laat ze precies in het ziekenhuis moet zijn. Drie minuten voordat de bestelde citypod bij de voordeur staat, krijgt Danny een melding op haar telefoon. Onderweg in de citypod kunnen Danny en Dalila in de gaten houden hoe laat hun rechtstreekse Q-linkbus naar het Martiniziekenhuis zal gaan rijden.



Reiziger 3: Zakelijk: Fatima

Herkomst: Suikerfabriek

Bestemming: Groningen

Fatima van 27 woont sinds kort in de Suikerfabriek, een nieuw appartementencomplex waar vroeger de fabriek stond. Doordat ze bijna bovenop op de nieuwe hub woont, heeft ze alle vervoermiddelen voor het uitkiezen. Omdat een deelmobiliteitsabonnement was inbegrepen in de huur, heeft Fatima haar eigen auto weggedaan. Ze maakt voor haar reizen in de stad gebruik van Q-link, taxi of de deelfiets. Voor haar langere zakelijke reizen gebruikt ze vaak de trein vanaf station Suikerfabriek. Onderweg bestelt Fatima dan meestal haar dagelijkse boodschappen met haar smartphone. Bij de hub kan ze de boodschappen meenemen uit het kluisje. Haar vriend Henk is gek op zijn eigen auto, die hij heeft geërfd van zijn opa. Bij P+R Hoogkerk heeft hij een vaste parkeerplek gehuurd. Met de Q-link rijdt hij er in 8 minuten heen als hij een rit wil maken.



Reiziger 4: Student: Bram
Herkomst: Veendam
Bestemming: Zernike Campus

Bram is 19, is een thuiswonende student. Hij heeft veel onderwijs via internet, maar hij reist twee keer per week vanuit Veendam naar zijn opleiding Natuurkunde in Zernike. Bram fietst vanuit zijn huis naar het station in Veendam. Daar stapt Bram op de trein die hem rechtstreeks naar station Noord brengt. Gedurende zijn reis kan Bram zich goed voorbereiden op colleges van die dag. Aangekomen op de hub station Noord legt Bram de last mile naar Zernike af per deelfiets. Hij blijft tot in de vroege uurtjes op Zernike, vanwege een wervelend afstudeerfeest. Samen met enkele medestudenten reserveren ze daarna samen een automatische citypod voor de rit naar station Noord. Vanaf daar pakt Bram de eerste trein terug naar huis.



Reiziger 5: Zorg: Ties
Herkomst: Paddepoel
Bestemming: Binnenstad

Ties is 70 jaar en heeft goede en mindere dagen qua gezondheid. Op goede dagen kan hij, met ondersteuning, met het OV gaan winkelen in de binnenstad. Dan rijdt hij met zijn eigen scootmobiel naar de hub bij winkelcentrum Paddepoel, waar hij hem veilig stalt in de lader. Bij de helpdesk krijgt hij hulp bij het kiezen van de Q-linkverbinding naar de hub bij Westerhaven. Tijdens de busrit heeft Ties de beschikking over een hulpknop op zijn mobiele telefoon voor als hij er even niet uitkomt. Bij de hub Westerhaven pakt hij voor het laatste stukje een deelscootmobiel, die hij thuis al heeft gereserveerd. Op slechte dagen maakt hij gebruik van zijn WMO-pas; dan wordt hij voor de deur opgehaald en wordt hij direct naar zijn bestemming gebracht.



Reiziger 6: Recreatie: Jacques
Herkomst: Noordlaren
Bestemming: Schouwborg

Jacques is 63 jaar en bezoekt vanuit Noordlaren graag met zijn vrouw de Stadsschouwborg. In het verleden gingen ze vaak met de auto tot in het centrum van Groningen, met een dure parkeerplek in het centrum van de stad. Tegenwoordig besparen ze de autorit naar Groningen, maar rijden ze met hun auto naar de hub in Glimmen. Vanaf daar reizen ze met een directe Q-linkverbinding die tegenwoordig bijna voor de deur van de Schouwborg stopt. Ook laat op de avond terug lukt het prima om weer naar Zuidlaren te reizen.

HOOFDSTUK

5 *UITWERKINGSOPGAVEN*



1. CIJFERMATIGE ONDERBOUWING VAN TOEKOMSTIGE OV-STROMEN

De voorgestelde OV-hoofdstructuur bevat een aantal verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie. Dan gaat het om de inzet op regiorail, maar ook verbetering om Q-linkverbindingen op een hoger plan te brengen. Het is wenselijk dat de gemeente de voorstellen nader uitwerken en verfijnt met een cijfermatige onderbouwing. Zo kan onderzocht worden of de voorgestelde hoofdstructuur voldoende capaciteit en kwaliteit biedt om de dubbele groeiopgave van de stad tot 2040 op te vangen (groei door extra inwoners en bezoekers, plus groei vanwege meer OV-gebruik per persoon). Ook is inzicht wenselijk in de exploitatiekosten.

2. BORGEN VAN SAMENHANG MET ANDERE VERVOERWIJZEN

De keuze voor een autoluwe gemeente betekent meer lopen, fietsen en OV-gebruik. Er ligt dus een samenhang tussen de OV-keuzes en de andere vervoerwijzen. OV is nodig om een autoluwe gemeente dichterbij te brengen. Maar een autoluwe karakter kan ook bijdragen om de OV-kwaliteit op een hoger niveau te brengen. Daarnaast ligt er een samenhang tussen OV en fiets en lopen, bijvoorbeeld aantrekkelijke looproutes rondom haltes, aanbieden van deelfietsen, enzovoort. In de uitwerking is het dus belangrijk dat de gemeente de OV-keuzes strategisch koppelt aan de keuzes voor het auto-, fiets- en loopverkeer.

3. UITWERKING FASERING

In het verlengde van het verfijnde en cijfermatig onderbouwde eindbeeld 2040 uit uitwerkingsopgave 1 is het belangrijk dat de gemeente een tijdpad vaststelt naar het eindbeeld. Dan worden de transformatiezones ontsloten in de periode waarin nog geen nieuwe regiorailstations zijn gerealiseerd, bijvoorbeeld Suikerfabriekterrein. Daarnaast moet worden gekeken welke OV-maatregelen de hoogste prioriteit hebben. Naast het eindbeeld 2040 is het dus nodig om een korte termijfasering 2025 en een middellange termijfasering 2030 uit te werken.



4. UITWERKING OV-ONTSLUITING ZERNIKE

In de komende tijd moet de gemeente samen met de Rijksoverheid en de provincie Groningen worden onderzocht welke OV-ontsluiting voor Zernike uiteindelijk de voorkeur heeft van alle relevante partijen.

5. UITWERKING OV-ONTSLUITING OOSTFLANK LANGS DE BINNENSTAD

De oostelijke Q-linkcorridor tussen hoofdstation en Kardingje/Beijum/Lewenborg is de meest gebruikte Q-linkcorridor. Hier is topkwaliteit aan capaciteit, betrouwbaarheid en doorstroming nodig.

Vanaf december 2020 gaat het OV langs de oostflank van de binnenstad gaat rijden via de Diepenring. Omdat in de A-zone ook verblijfskwaliteit belangrijk is, wat grenzen stelt aan de snelheden, neemt de gemeente maatregelen om de Diepenring geschikt te maken voor betrouwbare OV-reistijden. Met het oog op de langere termijn met verdere verruiming van het binnenstadsmilieu richting de Diepenring (recreatieve functies) èn het blijvende belang van hoogwaardig OV, is het wenselijk om langs de westzijde van het UMCG opties open te houden voor een OV-corridor met hoge capaciteit, betrouwbaarheid èn doorstroming.

6. UITWERKING OV IN PLANPROCESSEN TRANSFORMATIEZONES

De OV discipline moet tijdig participeren in de ruimtelijke planvormingstrajecten voor de transformatiezones Suikerfabriek, Oosterhamrikzone, Reitdiepzone en Stadshavens. Op deze manier kan de gemeente borgen dat OV en stedelijke verdichting in samenhang wordt ontwikkeld. OV-verbeteringen in en rondom de transformatiezones zijn pas te onderbouwen als de ruimtelijke structuur ook OV-vriendelijk is (hoge dichtheden, functiemenging, lage autoafhankelijkheid, hoogwaardige ruimtelijke inpassing OV). Omgekeerd geldt de randvoorwaarde dat in alle transformatiezones ruimte moet worden gemaakt voor hoogwaardige OV-capaciteit, -doorstroming en -betrouwbaarheid. Hierbij gaat het om kwaliteit voor de toekomstige gebruikers van de transformatiezone, maar ook om kwaliteit voor de doorgaande reizigers.

7. UITWERKING KORREWEG

In de Korrewegwijk zijn integrale keuzes nodig hoe de gemeente om wil gaan met de verschillende vervoerwijzen. Het gaat hier om het verder autoluw maken van straten, het belang van hoogwaardige fietsvoorzieningen en het belang van OV-ontsluiting.

Als bijvoorbeeld het belang van een autoluwe en fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg prevaleert boven ruimte voor het OV, dan moet het OV in dit deel van de stad een andere plek krijgen om een hoogwaardige OV-ontsluiting te garanderen.

8. UITWERKING MOBILITEIT OP MAAT IN DE WIJKEN

Last but not least is een kwalitatief systeem voor fijnmazige mobiliteitsoplossingen in de wijken en dorpen randvoorwaardelijk voor het succes van de OV-visie. Zie ook hoofdpriincipe 3. De gemeente moet de mogelijkheden en randvoorwaarden van zo'n systeem verder uitwerken met het OV-bureau en Bureau Publiek Vervoer.

9. INZET OP VERBETERING (INTER)REGIONALE EN INTERNATIONALE VERBINDINGEN

Gezien de groei van Groningen worden de lange afstandsverbindingen steeds belangrijker. Immers: de gemeente Groningen krijgt een steeds belangrijkere positie op dit (inter)nationale schaalniveau. De gemeente moet zich blijven inzetten voor het versnellen van de verbinding met de Randstad, de regionale verbindingen met Noord Duitsland en een snelle verbinding Randstad-Groningen-Bremen-Hamburg.





Gemeente
Groningen

MIB

bus