



De bus naar Zernike in 2019 al een gepasseerd station

Geachte leden van de gemeenteraad,

Project Suikerzijde hoort zwaar aan de Ring West en de openbaar vervoer verbinding naar Zernike gekoppeld worden. In de huidige plannen ontbreekt elke vorm ambitie op dit vlak totaal om de reizigers zonder van de wisselen van modaliteit naar Zernike te brengen.

In de gemeenteraad ontbreekt ook een stuk historisch politiek besef op dit dossier. Het begint in 2008 met de start van het project Regiotram. Na een paar slechte voorverkenningen onder de noemer 'Kolibri' tussen 1995 -2006. Welke documenten niet eens de gemeenteraad bereikt hebben. Dit werd gezien als domein Provincie Groningen op het stadhuis wat al een structurele procesfout is. Hier in het kort chronologisch:

- 2008 – oktober 2012 project Regiotram waar lijn 1 naar Zernike liep dwars door de stad. Bij de inwoners van de stad totaal geen draagvlak voor de geplande route. Gelijktijdig ook nooit de alternatieve route en doortrekken van de spoorlijn bij de Ring West niet onderzocht.
- 2012 – september 2013 gebeurt er niets
- September 2013 introductie Q-Link en Q-Liner bus netwerk. Dit werd gezien als tijdelijke optimalisatie van de bus routes van en naar de stad Groningen. Inclusief lijn 15 de nieuwe Zernike expres.
- September 2013 tijdens introductie bus netwerk dat dit 'tijdelijk' was dat Zernike en nog een aantal verbindingen op andere modaliteiten onderzocht zouden moeten worden.
- 2013 schriftelijke vragen door de Stadspartij of een trein via de Ring West naar Zernike mogelijk is. Enig antwoord erop zonder onderbouwing 'Te duur'.
- Tussen 2013 en 2020 gebeurt er niets mede door het niet handelen van de provincie Groningen. Geen enkel onderzoek geweest naar een hoogwaardige ontsluiting van Zernike. Dit ook niet in combinatie met de eerste verkenningen Ring West van de Provincie Groningen.
- Hierover zijn ook bij het Rijk twee verschillende studies gemaakt in 2019 waaronder NMCA HOV Groningen van januari 2019. Ook dit document speelt een rol: <https://www.studiobereikbaar.nl/assets/uploads/2019/11/20191001-Achtergronddocumenten-Proeftuinen-Mobiliteitsfonds.pdf> Dit heeft de gemeenteraad ook nooit via het college ontvangen. In de genoemde studies werd vastgesteld dat de bussen structureel op het totale traject via de ring west vastlopen. Ook in het overige verkeer.

Inmiddels zijn we in mei 2021 aanbeland met de plannen voor het project Suikerzijde. Wat Rover opvalt dat er naar losse projecten gekeken wordt zonder de juiste samenhang in het openbaar vervoersysteem. Inmiddels wordt de stad wel een grote betaald parkeren zone. Maar de mensen het kwalitatieve openbaar vervoer aanbieden ontbreekt blijkbaar omdat er



geen totaal plan en visie gemaakt is? In het juist combineren van integraal ontwerpen met een hoogwaardig openbaar vervoer systeem bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen?

Rover constateert dat ook de kwaliteit van de openbaar vervoer bereikbaarheid van de noordwestelijke wijken Paddepoel en Vinkhuizen enorm stijgt door de directe trein. Door daar een station bij de Pleiadenlaan te plannen wordt de directe toegang tot het regionale spoornetwerk enorm verbeterd. De afgelopen decennia is zoveel rond en nabij de spoorlijn Groningen HS – Eemshaven/Delfzijl in de stad gebouwd. Maar het spoor is sinds 1860 nooit in ligging aangepast binnen de gemeente Groningen waar de reizigers wonen of naar toe moeten! Zie Paddepoel, Vinkhuizen en Zerinke? De trein rijdt haar klanten voorbij.

Daarom pleit Rover voor een station bij Suikerzijde op de splitsing van Groningen – Leeuwarden/ Groningen – Eemshaven/Delfzijl omdat dit het meest effectief is. Waarbij dit ook een onderdeel is van de hele verkeerskundige herstructurering van de Ring West tot en met Zernike.

Hoe gaat u dit probleem ook nog benoemen tijdens het ook nog lopende proces van de visie mobiliteit van de gemeente Groningen?

Dank voor uw aandacht.

Frank Menger

Namens Rover Groningen.