

Onderwerp Concept Routekaart OV Groningen 2025 - 2040: kenbaar maken wensen  
en bedenkingen

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 14 050

Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 77260-2025

Datum

Uw brief  
van

Uw kenmerk

Geachte lezer,

In de mobiliteitsvisie ‘Groningen goed op weg’ (2021) en het Programma Mobiliteit ‘Wat Groningers beweegt (2022) geven respectievelijk de gemeente Groningen en provincie Groningen aan dat het openbaar vervoer (OV) een grote(re) rol moet gaan spelen in de mobiliteit van mensen. Op momenten, routes en plekken waar het druk is, ligt de focus wat de provincie Groningen betreft op collectieve mobiliteit (bus, trein, deelmobiliteit). De gemeente Groningen zet in op een substantiële transitie naar ruimte-efficiënt, schoon en gezond vervoer. Een verdere toename van autogebruik is vooral binnen de ringweg van Groningen niet meer (goed) mogelijk, wegens gebrek aan ruimte en de druk op de leefkwaliteit. Het OV speelt een essentiële rol in de mobiliteit van de stad en de regio als alternatief voor een deel van de automobilititeit. Daarmee ontstaat ruimte om noodzakelijke automobilititeit te blijven faciliteren.

Zowel gemeente als provincie hebben behoefte aan concretisering van de beoogde ontwikkelrichting en een concrete uitvoeringsagenda voor het OV voor de komende 15 jaar met doorkijk voor de jaren daarna. Gemeente Groningen en provincie Groningen hebben, in nauwe afstemming met het OV-bureau Groningen Drenthe, de bijgaande conceptversie van de Routekaart OV Groningen 2025 – 2040 opgesteld om invulling te geven aan deze behoefte. In deze Routekaart OV beschrijven gemeente en provincie hun gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het OV-systeem voor verplaatsingen van, naar en binnen de gemeente Groningen tot 2040 met een doorkijk naar ná 2040.

De Routekaart OV is tot stand gekomen in overleg met onder meer de provincies Drenthe en Friesland, de OV-bedrijven in de regio, het consumentenplatform OV, omliggende gemeenten en de Regio Groningen-Assen. Bij het opstellen van de Routekaart OV is gebruik gemaakt van de kennis die aanwezig is over de

Volgvel 1

reisbehoeften van bestaande en potentiële OV-reizigers. Naast informatie uit de OV-chipkaart is gebruik gemaakt van de inspraakreacties die zijn verzameld bij het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op weg' en het provinciale Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt'. Ook is geput uit de resultaten van relevante onderzoeken naar reisbehoeften, zoals het jaarlijkse onderzoek naar de klantbeleving in het OV en het onderzoek dat het OV-bureau Groningen Drenthe jaarlijks uitvoert onder inwoners in de regio naar de mening over het OV. Daarnaast is bij het opstellen van het stuk meermalen gesproken met het consumentenplatform openbaar vervoer en met de gemeentelijke adviescommissie verkeer en vervoer.

De Routekaart OV is in concept gereed, zie bijlage. Graag presenteren wij u deze conceptversie. In deze brief beschrijven we alvast de hoofdlijnen. Wij bieden u de gelegenheid om tijdens een beeldvormende sessie een nadere toelichting te krijgen op de Routekaart en hierover vragen te stellen. Daarna horen wij graag of u wensen of bedenkingen aan ons wilt meegeven voor de afronding van het document tot een definitieve versie.

Na verwerking van uw reacties leggen we de Routekaart OV ter besluitvorming aan u voor. Dit zal zijn in het najaar van dit jaar. Het document doorloopt gelijktijdig een vergelijkbaar proces bij de provincie Groningen.

### **Groei OV cruciaal voor leefkwaliteit en bereikbaarheid**

Elke werkdag komen bijna 200.000 mensen uit de regio naar de stad Groningen om met name onderwijs te volgen, te werken of van voorzieningen gebruik te maken. Dat is bijna evenveel als het aantal inwoners van de stad. Door de komst van naar verwachting 36.000 extra woningen en 28.000 banen in de periode 2020 - 2040 in de regio Groningen-Assen neemt het aantal dagelijkse reizigers van en naar Groningen verder toe. Volgens berekeningen van de gemeente zal het autoverkeer van en naar Groningen tot 2040 met 17% toenemen als er geen maatregelen worden getroffen. In de stad is geen ruimte voor deze groei van autogebruik. Om stad en regio leefbaar en bereikbaar te houden moeten deze extra mobiliteit én een groter van de bestaande mobiliteit door duurzamere en ruimte-efficiëntere manieren van reizen worden opgevangen: lopen, fietsen en OV. Dit is ook nodig om de wel noodzakelijke autoritten te kunnen blijven faciliteren. Deze transitie vraagt om een forse uitbreiding en verbetering van het OV-systeem. Wanneer alleen al een substantieel deel van de verplaatsingen naar de stad van de extra woningen en arbeidsplaatsen met OV gaat, verdubbelt het aantal OV-verplaatsingen van en naar Groningen. Voor de langere termijn zien we daarmee OV maal twee als een reële en noodzakelijke ambitie.

### **Kwaliteit en capaciteit van huidig OV-systeem staan nu al onder druk**

Het OV van, naar en binnen Groningen heeft een stevige basis. Het netwerk van nationale en regionale spoorlijnen, hoogwaardige bussen (Qliner en Q-link) en een netwerk van basis- en aanvullende buslijnen, de hubtaxi en hubs maken de regio goed bereikbaar. Ook vaak op minder drukke locaties en tijden.

Ondanks deze goede basis is er onbenut potentieel en staat de kwaliteit en capaciteit van het netwerk op onderdelen onder druk. Zeker in de toekomst. Naast de aanleg van de Lelylijn en Nedersaksenlijn zijn op het spoor met name een grotere

Volgvel 2

betrouwbaarheid en betere aansluitingen gewenst en zien we potentieel voor extra (snel-)treinen. In de stad Groningen en op toeleidende wegen wordt het te druk en neemt de doorstroming en betrouwbaarheid af. Hierdoor lopen de bussen vertraging op. Ook raken de bussen steeds voller in stad en regio. Dit leidt tot capaciteitsknelpunten, onbetrouwbaarheid en het gevolg is – zonder ingrijpen - een neerwaartse spiraal: hogere kosten, minder gebruikers, vervolgens minder aanbod, nog minder gebruikers en zo verder door. Het OV is dan niet meer in staat om bij te dragen aan de gewenste leefkwaliteit en bereikbaarheid. Niets doen is dan ook geen optie: we moeten blijven bouwen aan een toekomstbestendig OV-systeem.

### **De belangrijkste opgaven**

De vier belangrijkste opgaven voor het OV zijn:

- het verbeteren van de betrouwbaarheid en doorstroming van het OV;
- ruimte scheppen voor nieuwe OV-corridors en OV-knopen;
- bieden van voldoende capaciteit in het OV om de verwachte (en gewenste) vervoersgroei op te vangen tot 2040 én daarna;
- behouden en waar nodig verbeteren van de inclusiviteit en het comfort van het OV.

### **Gewenste groei van stad en regio vraagt tot 2040 om flinke verbeteringen**

De doorstromingsproblemen en afnemende betrouwbaarheid vragen om stevige maatregelen op de korte termijn. Dit speelt met name op de (belangrijke) trein- en busroutes van en naar de stad Groningen en bij het busverkeer ook in de stad Groningen. Cruciaal voor de trein is, naast aanleg van Lelylijn en Nedersaksenlijn, het verbeteren van betrouwbaarheid en capaciteit van het bestaande spoor door onder andere het oplossen van de flessenhals Meppel. Voor de bus heeft behoud van en waar nodig verbeteren van betrouwbaarheid en doorstroming prioriteit. Het gaat dan om de juiste keuzes m.b.t. de infrastructuur waarmee reistijden worden verkort, betrouwbaarheid wordt vergroot en de aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer toeneemt. Ook de juiste koppeling tussen OV en ruimtelijke ordening is cruciaal. Het één kan niet zonder het ander. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de juiste dichtheid van woningen en voorzieningen binnen het invloedsgebied van OV-haltes en stations en het bieden van voldoende ruimte voor doorgroei van het OV.

Binnen de gemeente Groningen zoeken we naar ruimte om het OV te laten groeien zonder de nu al drukke locaties onnodig extra te belasten. De kunst is oplossingen te vinden waarvan zowel de OV-reiziger als de omgeving profiteren. Daarom zetten we in op een grotere rol voor andere OV-knooppunten dan het Hoofdstation, zoals de stations Zuidhorn, Groningen Noord en Groningen Europapark, maar ook busknooppunten zoals UMCG Noord en P+R-terreinen. Deze plekken gaan een belangrijke(re) rol vervullen als overstappunten tussen trein en bus en daarmee regio en stadsdelen sneller op het treinsysteem aansluiten.

Ook streven we naar meer rechtstreekse reizen en dus minder overstappen voor reizigers. De bus blijft een belangrijke rol vervullen in het verbinden van reizigers met de belangrijkste sociaaleconomische zwaartepunten in stad en regio zoals de binnenstad, Zernike en het UMCG.

### **Kansen voor nieuwe ontwikkelgebieden**

Voor het behouden van een bereikbare en leefbare stad en regio stemmen we ruimtelijke plannen en mobiliteit goed op elkaar af. Denk aan het ontwikkelen van woon-, werk- of onderwijslocaties in de buurt van spoorlijnen of HOV-routes die al hoogfrequent worden bediend. Een concreet voorbeeld is De Suikerzijde, waar we met een nieuw treinstation een goede bereikbaarheid willen gaan bieden. Ook biedt een grotere functiemenging kansen; dit draagt bij aan de aantrekkelijkheid van gebieden, zorgt voor een effectievere benutting van het mobiliteitssysteem en kan de noodzaak tot verplaatsingen in zijn geheel verminderen. Het aanbieden van OV direct na oplevering van de eerste woningen of bedrijvigheid is uitgangspunt, zodat er meteen een alternatief voor de auto is. Randvoorwaardelijk daarbij is dat bij (her) inrichting de juiste keuzes worden gemaakt. Enkel dan kan OV toekomstvast meerwaarde bieden.

### **Ná 2040: schaalsprong nodig**

Met het consequent blijven maken van de juiste keuzes kunnen we de ontwikkeling van stad en regio met het OV tot circa 2040 op een goede manier faciliteren. Neemt op langere termijn het aantal inwoners en arbeidsplaatsen verder toe, dan is een forse extra uitbreiding van het OV-systeem, 'OV maal 2', onontkoombaar. Daarom gaan we onderzoeken welke 'schaalsprong' in het OV-systeem noodzakelijk is om een verdere groei goed te kunnen opvangen. Dit doen we op korte termijn, omdat zo'n schaalsprong vraagt om grootschalige maatregelen met een lange voorbereidings- en realisatietermijn. Uitgangspunt bij dit onderzoek wordt een integrale benadering van de ruimtelijke ontwikkeling en ontwikkeling van het OV-systeem.

### **Uitvoeringsagenda**

De beoogde verbetering en groei van het OV vraagt om stevige maatregelen, zowel in exploitatie als infrastructuur. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering, de meeste moeten nog worden opgestart. Voor de verbetering van het OV-systeem zijn aanzienlijke financiële middelen nodig die op dit moment slechts ten dele beschikbaar zijn. Naast het zoeken naar extra middelen voor investeringen en exploitatie is het zaak om slim om te gaan met de middelen die al wél beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld door koppelkansen met beheer en onderhoud te zoeken en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen meteen goede keuzes voor het OV te maken. Ook investeren in maatregelen die de doorstroming en betrouwbaarheid vergroten is gunstig, omdat hiermee jaarlijkse exploitatiemiddelen vrijvallen die kunnen worden herbestemd voor uitbreiding van het vervoeraanbod.

Op dit moment zijn onder andere de volgende middelen beschikbaar voor investeringen ten behoeve van het OV:

- middelen vanuit de Mobiliteitsvisie van de gemeente, o.a. voor de realisatie van wijk- en buurthubs, een verkeersfilter op de Eikenlaan en de Stationsweg. Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare stad is structureel € 300.000 euro per jaar gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen uit de Routekaart OV binnen de gemeente Groningen;
- middelen vanuit het MIRT-project Bereikbaarheid Westflank Groningen, o.a. voor betere doorstroming van het OV op de N355 en een betere bereikbaarheid van de Reitdiepzone;
- middelen vanuit gemeente, provincie en Rijk voor de Insnijding Emmaviaduct;

#### Volgvel 4

- middelen vanuit gemeente en provincie voor aanleg van de fietstunnel Brailleweg;
- een budget bij de provincie Groningen voor de verbetering van hubs;
- middelen vanuit gemeente en Rijk voor de aanleg van station Groningen Suikerzijde;
- middelen voor de aanleg van het spoortraject Veendam – Stadskanaal;
- een rijksbijdrage voor de vergroting van de robuustheid van het spoortraject Zwolle – Meppel;
- een rijksbijdrage voor de aanleg van de Lelylijn.

Bij het zoeken naar aanvullende financiële middelen zijn we mede afhankelijk van andere partijen. Het is niet uit te sluiten dat we ondanks onze inspanningen niet alle ambities kunnen waarmaken in de periode tot 2040.

#### **Tot slot**

De concept Routekaart OV toont aan dat een leefbare gemeente en provincie niet zonder een goed functionerend openbaar vervoer kan. Met de uitvoering van de Routekaart OV bouwen we aan een op de toekomst gericht OV-systeem dat in staat is om de verwachte groei van stad en regio goed te kunnen faciliteren en onze ambities met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid waar te maken. De basis van ons OV-systeem is goed en het resultaat van een succesvol beleid van vooruitkijken, kansen aangrijpen en volhouden. Onze inzet is deze aanpak voort te zetten en verder te bouwen aan het OV-systeem dat noodzakelijk is voor een aantrekkelijke en goed functionerende stad en regio.

Indien gewenst, kunnen wij de concept Routekaart OV nader toelichten tijdens een beeldvormende sessie.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.