Bouwen aan sterker openbaar vervoer

Voor een sterke stad en regio



Routekaart openbaar vervoer Groningen 2025–2040

Juli 2025

Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Groningen
en Provincie Groningen in samenwerking
met het OV-bureau Groningen Drenthe.

Juli 2025

Inhoud en redactie
Projectteam bestaande uit
Elwin Pippel (Gemeente Groningen),
Tess ten Have, Erwin Stoker
(beiden OV-bureau Groningen-Drenthe)
en Menno Oedekerk (Provincie Groningen)

Vormgeving
Rik Ontwerpt
www.rikontwerpt.nl

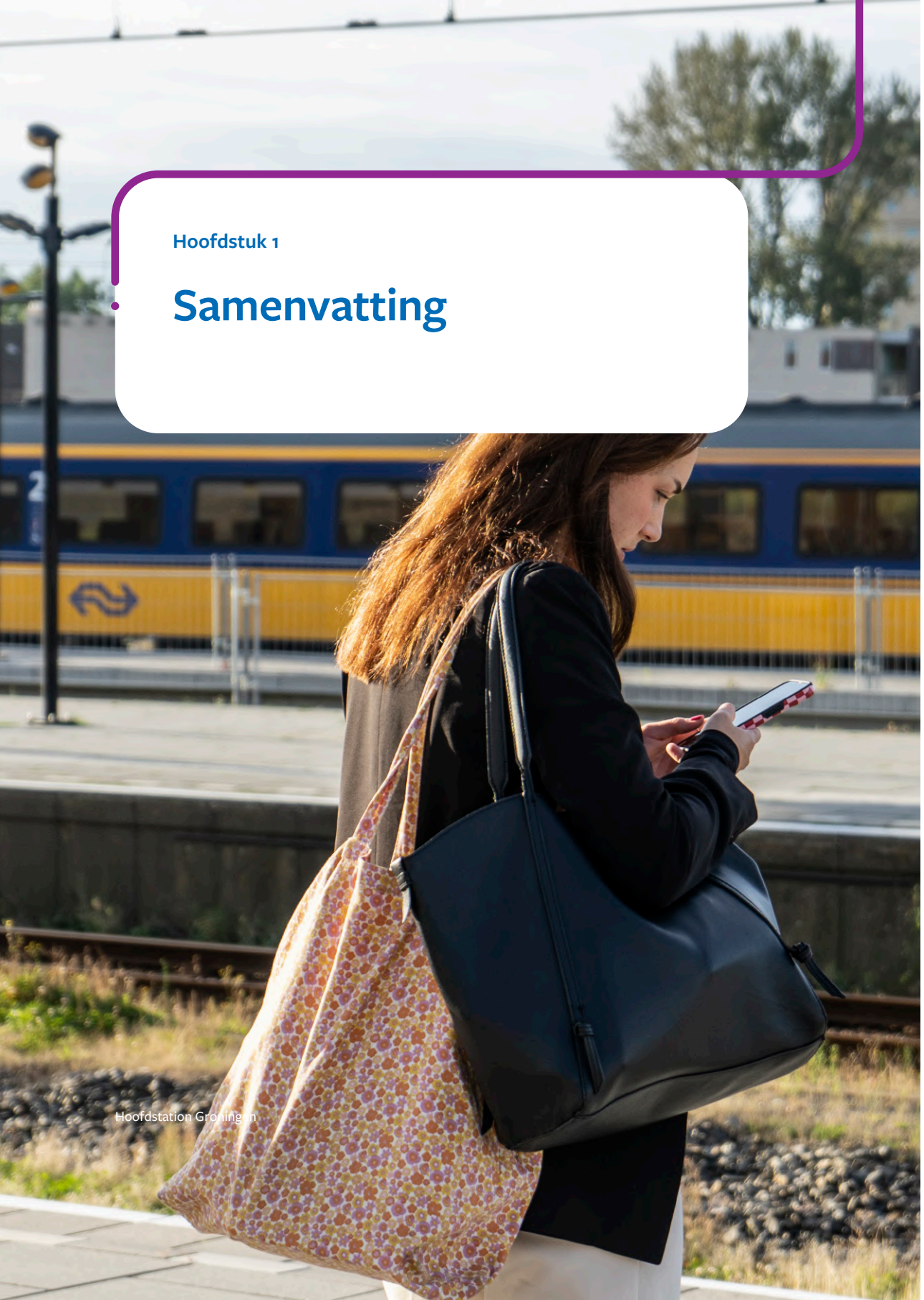
Illustraties & Kaarten
Sebas van den Brink
www.sebasvandenbrink.nl

Foto's
Xander Brinkman, Provincie Groningen
pagina 7, 64, 74
Alex Wiersma, Provincie Groningen
pagina 12, 27, 44, 126
Tim van Winsum, Provincie Groningen
pagina 125
Menno Oedekerk, Provincie Groningen
pagina 32, 57
Elwin Pippel, Gemeente Groningen
pagina 95
Oedekerk, Provincie Groningen
pagina 32, 57
Basisnet OV Groningen-Drenthe
pagina 22
OV-bureau Groningen-Drenthe
pagina 36, 52, 59, 60, 68, 70, 71, 116, 118
Gemeente Groningen
pagina 89
Projectorganisatie Nedersaksenlijn
pagina 102
Eindrapportage Onderzoek Lelylijn-Alternatieven,
Projectorganisatie Lelylijn (2024)
pagina 115

©Copyright Provincie Groningen
en Gemeente Groningen

Inhoudsopgave

1	**Samenvatting**	**6**
2	**Wat is de Routekaart OV Groningen 2025 - 2040?**	**12**
2.1	Aanleiding	13
2.2	Doelstelling en scope	18
2.3	Totstandkoming	20
3	**Wat willen we bereiken met ons OV?**	**22**
3.1	Van mobiliteitsvisie naar OV-doelstellingen	23
3.2	Relatie met regionaal en nationaal (OV-)beleid	28
4	**Onze opgave**	**32**
4.1	Analyse huidig OV-systeem	33
4.2	Kan het OV de groei aan?	40
4.3	Niets doen is geen optie	42
4.4	Belangrijkste opgaven	43
5	**Streefbeeld openbaar vervoer 2040**	**44**
5.1	Behoud de goede basis	46
5.2	Verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid	50
5.3	Goede afstemming ruimtelijke ordening en OV	54
5.4	Aantrekkelijkere verbindingen tussen regio en stad	58
5.5	Sterker inzetten op tangenten in en rond stad Groningen	60
5.6	Ketenmobiliteit stimuleren	64
5.7	Sterk flankerend beleid	66
5.8	Verduurzaming	68
5.9	Inclusiviteit	69
6	**Uitwerking streefbeeld per regio**	**74**
6.1	Stad Groningen	79
6.2	Regio Noord	93
6.3	Regio Oost	99
6.4	Regio Zuid	105
6.5	Regio West	113
7	**Vergezicht ná 2040**	**118**
7.1	Een toekomstbestendige centrumroute (Hoofdstation – Gedempte Zuiderdiep - UMCG)	121
7.2	Een toekomstbestendige hoofdstructuur	122
7.3	Innovatie	124
8	**Uitvoeringsagenda**	**126**
8.1	Maatregelenpakket	127
8.2	We doen het samen	131
8.3	Financiering	132
8.4	Monitoring	133
	Bijlagen	**134**
A	Vervoersanalyse Routekaart OV 2040	136
B	Analyses en advies Routekaart OV Groningen 2040 – Omarm de OV-Logica	137
C	Kwaliteitsniveau OV	138
D	Maatregelenlijst	144
E	Toelichting maatregelenlijst	150



Hoofdstation Groningen

Hoofdstuk 1

Samenvatting

In de Mobiliteitsvisie ‘Groningen goed op weg’ (2021) en Programma Mobiliteit ‘Wat Groningers beweegt’ (2022) geven respectievelijk de gemeente Groningen en provincie Groningen aan dat het openbaar vervoer (hierna te noemen: OV) een grote(re) rol moet gaan spelen in de mobiliteit van mensen. Op momenten, routes en plekken waar sprake is van veel verkeersdrukte ligt de focus wat de provincie Groningen betreft op collectieve mobiliteit. De gemeente Groningen zet in op een substantiële transitie naar ruimte-efficiënt, schoon en gezond vervoer. Het OV heeft dan ook een cruciale rol bij verplaatsingen waarvoor lopen en fietsen geen alternatief zijn. Zowel gemeente als provincie hebben behoefte aan een document dat de beoogde ontwikkelrichting voor het OV beschrijft en dat een concrete uitvoeringsagenda bevat. De Routekaart OV Groningen 2025 - 2040 (hierna te noemen: Routekaart OV) geeft invulling aan deze behoefte.

In deze Routekaart OV beschrijven gemeente en provincie hun gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het OV-systeem in de regio rond de stad Groningen tot 2040 met een doorkijk naar ná 2040. Het document is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het OV-bureau Groningen Drenthe en in afstemming met andere stakeholders. Samengevat is de visie:

Het OV wordt steeds belangrijker voor een goede leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad Groningen en de omliggende regio (het Daily Urban System). Daarbij is goed OV geen luxe, maar een noodzaak. Goed OV is een snel, betrouwbaar en een aantrekkelijk alternatief als lopen en fietsen geen optie zijn. Het OV zorgt voor een goede en duurzame bereikbaarheid van de sociaaleconomische zwaartepunten zoals de binnenstad van Groningen, het UMCG en Zernike, zorgt voor snelle en betrouwbare verbindingen met belangrijke knooppunten in stad en regio en draagt bij aan de ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling van (ontwikkel)locaties voor wonen, werken, recreatie en onderwijs. Betaalbaar en toegankelijk OV draagt bij aan inclusiviteit en kansengelijkheid. Emissievrij OV is essentieel in de transitie naar duurzame mobiliteit.

Groei OV cruciaal voor leefkwaliteit en bereikbaarheid

Elke werkdag komen 180.000 mensen uit de regio naar de gemeente 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 gemeente Groningen. 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 moet deze groei door duurzamere en ruimte-efficiëntere manieren van reizen worden opgevangen. Dit vraagt om een forse uitbreiding en verbetering van het OV-systeem. Wanneer alleen al een substantieel deel van de extra verplaatsingen als gevolg van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen per OV wordt gemaakt, verdubbelt het aantal OV-verplaatsingen van en naar Groningen. Voor de langere termijn zien we daarmee ‘OV maal twee’ als een reële ambitie.

Kwaliteit en capaciteit van OV-systeem staan onder druk

Het OV van, naar en binnen Groningen heeft een stevige basis. 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 op minder drukke locaties en tijden.

Ondanks de goede opbouw is er echter onbenut potentieel en staat de kwaliteit en capaciteit van het netwerk op onderdelen onder druk. Naast de aanleg van de Lelylijn en Nedersaksenlijn zijn op het spoor met name een grotere betrouwbaarheid van 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 af. Hierdoor lopen de bussen vertraging op. Ook raken de bussen steeds voller, in stad en regio. Dit leidt tot capaciteitsknelpunten, onbetrouwbaarheid en dit leidt – zonder ingrijpen - tot een neerwaartse spiraal: hogere kosten, minder gebruikers, vervolgens minder aanbod, nog minder gebruikers, enzovoort. Het OV is dan niet meer in staat om bij te dragen aan de 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 ín 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 goede infrastructuur, het verkorten van reistijden en vergroten van de betrouwbaarheid van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) hoge prioriteit. Ook de juiste koppeling tussen OV en ruimtelijke ordening is cruciaal. Het één kan niet zonder het ander.

Binnen de gemeente Groningen zoeken we naar ruimte om het OV te laten groeien zonder drukke locaties onnodig extra te belasten. Mede daarom zetten we in op een belangrijkere rol voor andere OV-knooppunten dan het Hoofdstation, zoals de stations Zuidhorn, Groningen Noord en Groningen Europapark, maar ook bus-knooppunten 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 infrastructurele keuzes worden gemaakt.

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 komen de grenzen van het huidige OV-systeem in zicht. Daarom gaan we onderzoeken welke ‘schaalsprong’ in het OV-systeem nodig 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 veel maatregelen, zowel in exploitatie als infrastructuur. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering, de meeste moeten nog worden opgestart. Hiervoor 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 meteen goede keuzes voor het OV te maken. Ook investeren in maatregelen die de doorstroming en betrouwbaarheid vergroten is gunstig, omdat hiermee exploitatiemiddelen vrijvallen die kunnen worden heringezet voor uitbreiding van het vervoeraanbod.

Bouwen aan het OV dat we nodig hebben

De Routekaart OV toont aan dat een leefbare stad 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 we nodig hebben.

Hoofdstuk 2

Wat is de Routekaart OV Groningen 2025 - 2040?



Kattenbrug Groningen

2.1 Aanleiding

Er is volop activiteit in de provincie Groningen. Op de eerste plaats zijn er de dagelijkse activiteiten (werk, school, winkelbezoek, recreatie en sport) van de 600.000 inwoners. Daarnaast trekken natuurgebieden als de Waddenzee en het cultureel erfgoed jaarlijks vele bezoekers. En niet in de laatste plaats heeft de stad Groningen een enorme aantrekkingskracht met haar bruisende centrum en grote zorg- en onderwijsinstellingen. De komende decennia blijft de regio naar verwachting groeien. Alleen al voor de Regio Groningen-Assen wordt uitgegaan van 36.000 extra woningen en 28.000 extra arbeidsplaatsen in de periode 2020 - 2040.[1]

Deze ruimtelijk-economische ontwikkelingen leiden tot veel extra mobiliteit, vaak juist op de plekken en momenten waar de druk op de openbare ruimte al groot is. Die extra mobiliteit moeten we in goede banen leiden. Ruimtelijk-economische ontwikkellocaties komen immers alleen tot volle wasdom als ze goed bereikbaar zijn. Daarnaast streven we naar een regio waarin mensen prettig kunnen leven. Voor een toekomstbestendige groei van onze regio is daarom een toekomstbestendig mobiliteitssysteem nodig; een veilig, schoon, ruimte-efficient en toegankelijk systeem dat voorziet in de verplaatsingsbehoefte van mensen en goederen.

In de drukte van de stad betekent dit dat de auto een minder dominante positie krijgt. De gemeenteraad van Groningen heeft eind 2021 haar mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde

1 https://regiogroningenassen.nl/themas/wonen/verstedelijkingsstrategie/



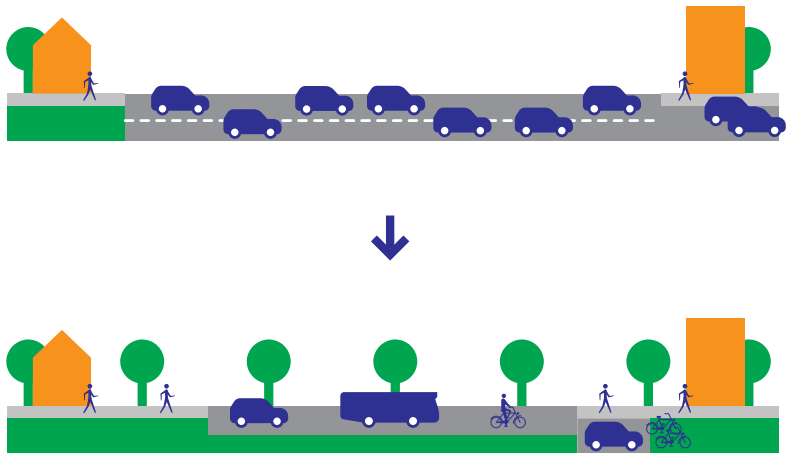
Figuur 1
Mobiliteitsvisies gemeente en provincie Groningen (v.l.n.r.: 'Groningen Goed op Weg' - Mobiliteitsvisie Gemeente Groningen, 'Nieuwe Ruimte' - Ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte Gemeente Groningen, 'Wat Groningers beweegt' - Programma Mobiliteit Provincie Groningen)

gemeente' vastgesteld, met een fundamenteel andere kijk op mobiliteit en in het bijzonder de positie van auto's in de openbare ruimte. Doelbewust is de mobiliteitsvisie gecombineerd vastgesteld met de ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte'. De leidraad is een inspiratiedocument voor een openbare ruimte waar de menselijke maat centraal staat. In de mobiliteitsvisie geeft de gemeente aan dat een verdere groei van het autoverkeer ongewenst is; dat zou de leefkwaliteit in de stad en gemeente te veel nadelig beïnvloeden. In woonbuurten, in de binnenstad van Groningen en bij, bijvoorbeeld, scholen en winkelgebieden is daarom niet langer het gemotoriseerd verkeer dominant maar staat de ruimte voor lopen, fietsen, ontmoeten, spelen en groen (weer) voorop. Om dit doel te bereiken is onder meer het principe van de 'doorwaadbare stad' geïntroduceerd. Dit houdt in dat doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk via de ringwegenstructuur van Groningen wordt afgewikkeld. Het is nog mogelijk om de genoemde locaties met de auto te bereiken, maar het gaat minder snel. Doorgaand autoverkeer door stadswijken wordt ontmoedigd of is niet langer mogelijk. Deze nieuwe kijk op de openbare ruimte vraagt om een verandering in het mobiliteitsgedrag. De gemeente zet daarom sterk in op het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer (hierna te noemen: OV) als alternatieven voor het gebruik van de auto.

De provincie Groningen geeft in het in 2022 vastgestelde Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt' aan het van belang te vinden dat publieke mobiliteit en individuele mobiliteit (zoals een eigen auto of fiets) elkaar goed aanvullen. Zoals beschreven in het Programma Mobiliteit behoudt individuele mobiliteit een belangrijke rol in het vervoerssysteem voor de ontsluiting van de regio. In dunner bevolkte delen van de provincie zijn de afstanden groot en zijn de mogelijkheden voor (frequent) OV beperkter. Hier zal de auto een voornamere rol blijven spelen.

Op de plekken met een grote verkeersdrukte ligt de focus op collectieve mobiliteit, omdat dit ruimte-efficiënter, veiliger en schoner is. Met name op drukke regionale verbindingen en in stedelijke gebied speelt OV een grote rol. Hubs zijn daarbij belangrijke schakels die publieke en individuele mobiliteit aan elkaar verbinden.

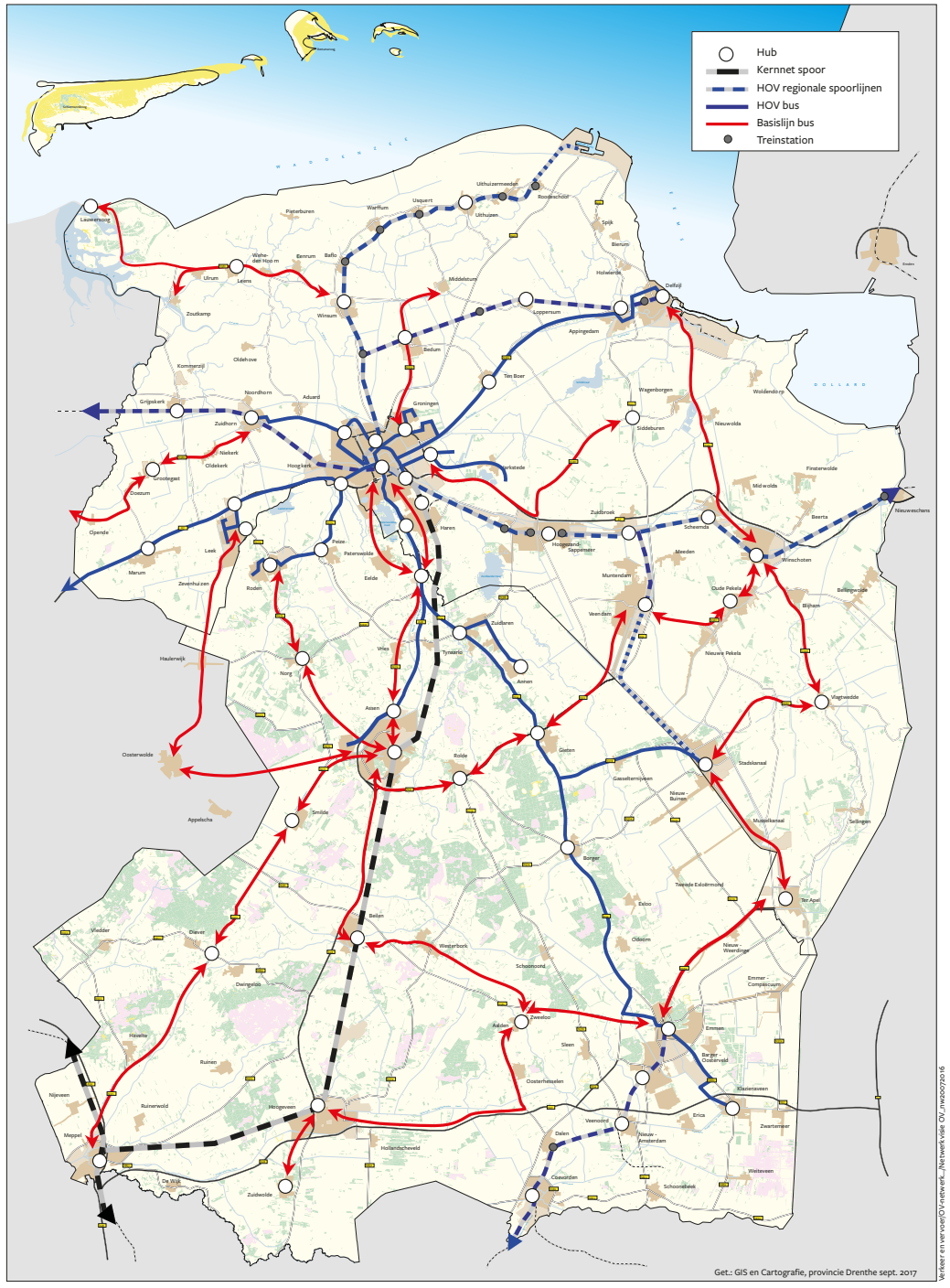
Het Basisnetwerk OV Groningen Drenthe vormt de ruggengraat van dit publieke mobiliteitssysteem. Zie figuur "Basisnetwerk OV Groningen - Drenthe" op de volgende pagina.



Figuur 2
Afscheid van de autologica

De Routekaart OV Groningen 2025 - 2040 (hierna te noemen: Routekaart OV) is een nadere uitwerking van de toekomstrichting voor het OV van de gemeente en provincie Groningen. Aangegeven wordt op welke wijze het OV de komende 15 jaar verbeterd en uitgebreid moet worden om de beoogde rol in het mobiliteitssysteem te vervullen. In deze Routekaart OV geven we ook alvast een doorkijk naar de periode ná 2040, omdat:

- voor het maken van toekomstvaste keuzes voor 2040 een beeld van het OV ná 2040 randvoorwaardelijk is, en
- met een deel van de maatregelen voor ná 2040 nu al begonnen moet worden om deze tijdig gereed te hebben.



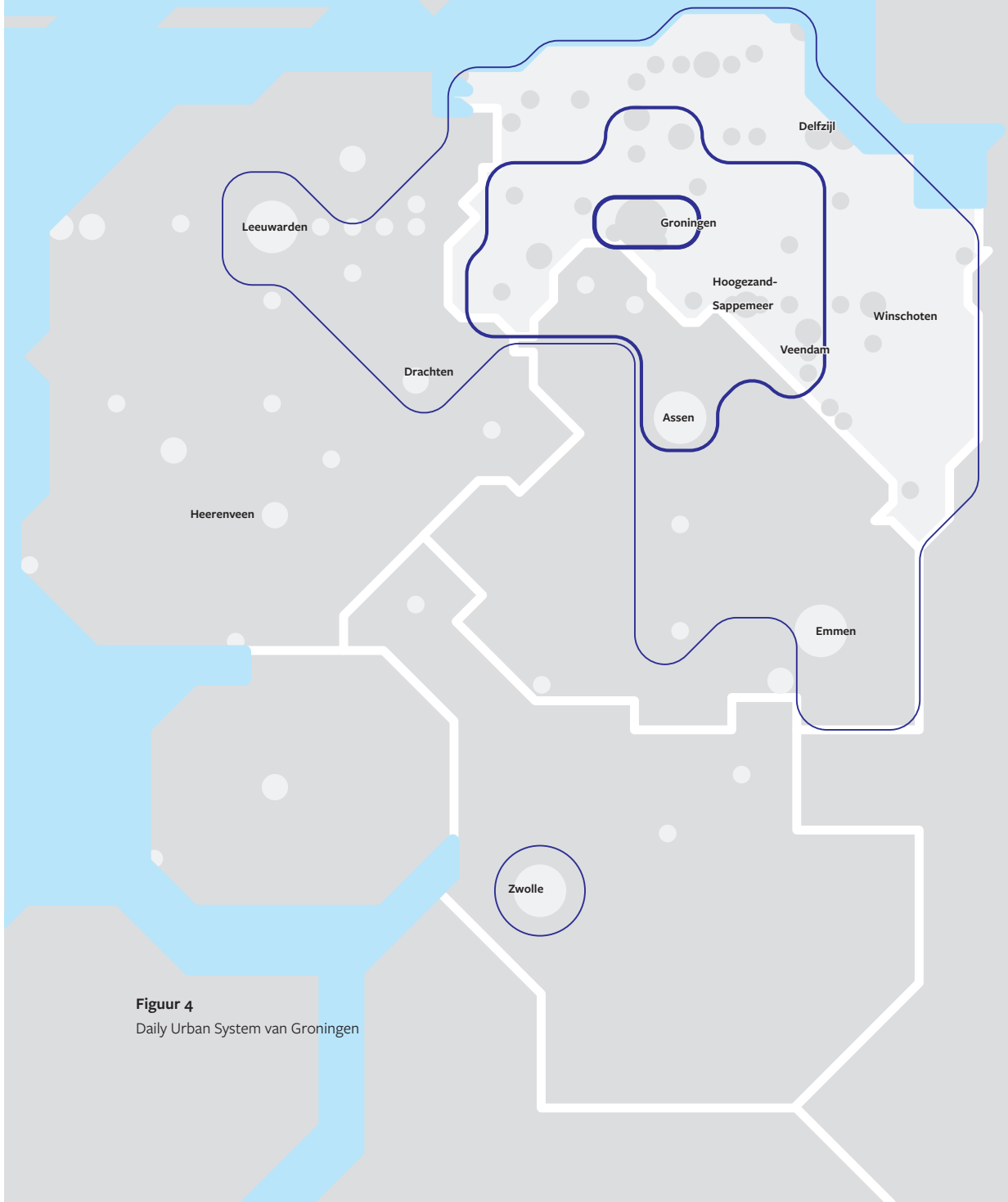
Figuur 3
Basisnet OV Groningen-Drenthe

2.2 Doelstelling en scope

Hoofddoel van deze Routekaart OV is het schetsen van de noodzakelijke ontwikkelrichting en te maken keuzes voor het OV op stedelijk en regionaal niveau tot 2040. De Routekaart OV beschrijft daarnaast hoe provincie en gemeente hieraan samen met partners in de komende 15 jaar invulling denken te geven. De scope van de Routekaart OV betreft nadrukkelijk niet alleen de stad Groningen maar het gehele Daily Urban System van Groningen (figuur 4). De stad Groningen en de omliggende regio zijn sterk met elkaar verweven en van elkaar afhankelijk. Dat blijkt onder meer uit de grote dagelijkse pendel tussen stad en regio. De hele regio heeft dus belang bij een goed functionerend OV-systeem. De gewenste kwaliteit van het OV kan alleen behaald worden door de juiste keuzes binnen het gehele Daily Urban System te maken. Het Daily Urban System van Groningen betreft een groot deel van Noord-Nederland waarbij zelfs ook keuzes daarbuiten invloed (kunnen) hebben op het functioneren van het Daily Urban System van Groningen.

In deze Routekaart OV wordt zowel naar zogenaamde 'harde' als naar 'zachte' maatregelen gekeken. Dit is belangrijk omdat het één óf het ander doen onvoldoende is; juist de combinatie van maatregelen vergroot de effectiviteit. Voorbeelden van 'harde maatregelen' zijn de infrastructurele en netwerk-maatregelen ter verbetering van de betrouwbaarheid en snelheid van het OV. Onder 'zachte maatregelen' verstaan we niet-fysieke maatregelen die bijvoorbeeld bijdragen aan het toegankelijker en inclusiever maken van het OV en ondersteunend flankerend beleid zoals parkeerbeleid en promotie van het OV.

Daily Urban System Groningen



Figuur 4
Daily Urban System van Groningen

2.3 Totstandkoming

De Routekaart OV is tot stand gekomen in drie fasen. In de eerste fase is een uitgebreide vervoersanalyse verricht, met als doel in beeld te brengen hoe het huidige OV-systeem eruitziet en functioneert. De resultaten van dit feitenonderzoek zijn opgenomen in Bijlage A 'Vervoersanalyse Routekaart OV Groningen 2040' (Movares, 2024). In de tweede fase zijn verschillende alternatieven voor de ontwikkeling van het OV-systeem naar 2040 toe verkend, op basis waarvan een streefbeeld voor 2040 is opgesteld. De derde fase betrof het opstellen van de uitvoeringsagenda dat voortvloeit uit het streefbeeld 2040. Bij het opstellen van deze uitvoeringsagenda is ook gebruik gemaakt van resultaten uit het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor', dat in het kader van het Deltaplan Noord-Nederland parallel aan de Routekaart OV is uitgevoerd. De volledige uitkomsten van fase 2 en 3 zijn te vinden in het adviesrapport in Bijlage B 'Analyses en advies Routekaart OV Groningen 2040' (Movares, 2024).

Het is van belang dat het streefbeeld voor de ontwikkelrichting van het OV-systeem breed gedragen wordt. Bij het opstellen van de Routekaart OV is daarom samengewerkt met stakeholders en deskundigen uit zowel het mobiliteitsdomein als uit het ruimtelijke domein. Op de eerste plaats noemen we daarbij het OV-bureau Groningen Drenthe en de provincies Drenthe en Fryslân als mede-opdrachtgevers van het OV in de regio rond stad Groningen. Ook zijn gemeenten, de OV-bedrijven en de reizigers (via het OV-Consumentenplatform Groningen en Drenthe) in meer of mindere mate betrokken. Een wetenschappelijke klankbordgroep vanuit de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen heeft input en reflectie gegeven. Eerder is in het kader van het Programma Mobiliteit van de provincie Groningen en Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen (uitgebreider) geparticipeerd.
De samenwerking met de genoemde partijen betekent overigens niet dat zij evenveel prioriteit aan de in deze Routekaart OV geschetste maatregelen geven. Primair geeft de Routekaart OV de visie op het OV weer van de gemeente Groningen en provincie Groningen.

Hoofdstuk 3

Wat willen we bereiken met ons OV?



Qlink bus onder laadpaal

3.1 Van mobiliteitsvisie naar OV-doelstellingen

In het voorgaande hoofdstuk zijn de uitgangspunten van de mobiliteitsvisies van de gemeente en provincie Groningen samengevat. Om tot een helder en effectief streefbeeld voor het OV in 2040 te komen, vertalen we het vastgestelde mobiliteitsbeleid in dit hoofdstuk naar doelstellingen voor het OV. De overkoepelende beleidsdoelen voor OV zijn: leefkwaliteit en gezondheid, ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling, inclusiviteit en kansengelijkheid, en duurzaamheid.

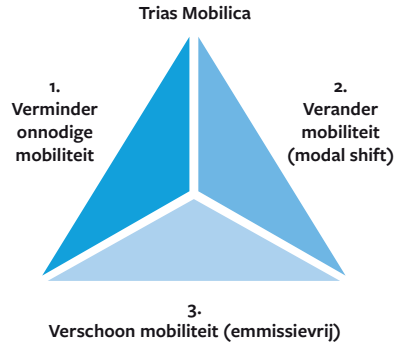
Beleidsdoelen OV

- → Leefkwaliteit en gezondheid,
- → Ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling,
- → Inclusiviteit en kansengelijkheid
- → Duurzaamheid

Beleidsdoel 1: Leefkwaliteit en gezondheid: een grotere rol voor OV waar lopen en fietsen geen optie is

Het mobiliteitsbeleid in de stad en regio is sterk gericht op het vergroten van de leefkwaliteit en de gezondheid van mensen. Het streven is een transitie naar duurzamere mobiliteit, waarbij het gaat om het verminderen, veranderen én vergroenen van onze mobiliteit (de trias mobilica, figuur 5). Op momenten, routes en plekken waar veel verkeersdrukte is zetten we sterk in op lopen, fietsen en het gebruik van OV. Deze vervoerswijzen zijn ruimte-efficiënter dan de auto, waardoor (vooral in stedelijk gebied) noodzakelijke ruimte vrijkomt voor andere functies, zoals groen, water en recreatie. Ook zorgt de mobiliteitstransitie voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluidoverlast. Dit maakt stad en regio leefbaarder, klimaatbestendiger en leidt tot een betere volksgezondheid. OV-reizigers zijn volgens onderzoek van het RIVM gezonder, fysiek actiever en hebben gemiddeld minder overgewicht dan autoreizigers. Het stukje lopen of fietsen naar het station of de halte draagt daaraan bij.

Voor deze gewenste mobiliteitstransitie, op m.n. verplaatsingen tussen regio en stad én belangrijke corridors in de stad, is aantrekkelijk OV met voldoende capaciteit essentieel. Wanneer de reistijd per OV niet meer dan 1,25 maal de reistijd per auto bedraagt, verleidt dat mensen te kiezen voor het OV. Voor verplaatsingen binnen de stad ligt het primaat, zeker op korte en middellange afstanden, bij lopen en fietsen. De kwaliteit en betrouwbaarheid van het OV is evenwel ook van belang, omdat het OV ook binnenstedelijk een functie heeft. Vooral de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbindingen in de stad vormen cruciale schakels binnen het OV-systeem die de kwaliteit en daarmee gebruik van het OV in het hele Daily Urban System bepalen



Figuur 5
Trias Mobilica

Beleidsdoel 2: Bijdragen aan ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling: OV-bereikbaarheid van (ontwikkel)locaties voor wonen, werken en onderwijs

Belangrijk is dat de regio zich ruimtelijk en sociaaleconomisch goed kan blijven ontwikkelen. Een vitale, aantrekkelijke regio maakt dat mensen er graag wonen en bedrijven en instellingen zich er graag vestigen. Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor. De stad Groningen en de omliggende regio ondervindt echter in toenemende mate bereikbaarheidsproblemen door de toename van de mobiliteit. Tegelijkertijd is er een grote verstedelijkingsopgave die zonder aanvullende maatregelen leidt tot een verdere afname van de bereikbaarheid. Ook hiervoor is de beoogde mobiliteitstransitie naar meer ruimte-efficiëntere mobiliteitssystemen noodzakelijk. Daarom is een belangrijk doel om te zorgen voor een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en het mobiliteitssysteem. Als dat goed is georganiseerd, zijn locaties in stad en regio goed bereikbaar, blijven de stad en regio leefbaar en is het mobiliteitssysteem efficiënt.

Beleidsdoel 3: Inclusiviteit en kansengelijkheid: door eenvoudig en toegankelijk OV

Essentieel voor brede welvaart is dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij en zoveel mogelijk gelijke kansen heeft. Hierin vervult het OV een belangrijke rol. Immers: een aanzienlijk deel van de bevolking kan niet zelfstandig gebruik maken van een auto (vanwege leeftijd, inkomen of fysieke gesteldheid) en lopen of fietsen is voor deze groep ook niet altijd een optie. OV en 'vervoer op maat' zijn voor deze groep dus onmisbaar. Deze vormen van vervoer moeten toegankelijk en bruikbaar en belangrijke bestemmingen zoals ziekenhuizen en onderwijs moeten bereikbaar zijn; dat stelt eisen aan het vervoersysteem en aan ruimtelijke keuzes. We noemen overigens bewust ook 'vervoer op maat', zoals taxivervoer en vrijwilligersvervoer, omdat het OV door het collectieve karakter niet overal en voor iedereen een haalbare of geschikte vervoersoplossing is. Hoewel deze Routekaart OV in belangrijke mate over het streefbeeld voor het 'reguliere' OV gaat, krijgt ook het kleinschalige 'vervoer op maat' een plek.

Beleidsdoel 4 Duurzaamheid door duurzamere vormen van mobiliteit en emissievrij vervoer

Vanuit het klimaatbeleid ligt er een stevige opgave om te verduurzamen. Voor de mobiliteitssector is het doel om de transitie te maken naar emissieloos vervoer. Dit kan door niet noodzakelijke mobiliteit te beperken, door anders te reizen (lopen, fietsen en OV) en door voertuigen zelf te verduurzamen. De Nederlandse OV-sector is al jaren hard bezig om het materieel te verduurzamen. Zo zijn de stadsbussen en een deel van de regionale bussen in Groningen en Drenthe al emissieloos en rijden de treinen van NS al op groene energie. Ook bij de regionale treinen zijn al stappen gezet en wordt onderzocht wat de meest kansrijke wijze is om verder te verduurzamen. Het doel is dat vanaf 2030 álle bussen en vanaf 2035 ook de regionale treinen op duurzame energie rijden.



Regionale trein nabij Warffum

3.2 Relatie met regionaal en nationaal (OV-)beleid

Ontwikkelagenda OV Noord-Nederland 2040

Eind 2022 hebben de drie noordelijke provincies samen met de SNN-gemeenten de ontwikkelagenda OV Noord-Nederland 2040 ('Zorgeloos reizen voor iedereen') vastgesteld. Deze ontwikkelagenda beschrijft de koers die de genoemde partijen hebben op de ontwikkeling van het OV in Noord-Nederland richting 2040 (figuur 6). Het document kan worden gezien als regionale uitwerking van het landelijke Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. In de ontwikkelagenda zijn ook al ideeën opgenomen voor het OV in het Daily Urban System van Groningen. De voorliggende Routekaart OV vormt een nadere uitwerking van de Ontwikkelagenda OV Noord-Nederland 2040 voor het Daily Urban System van Groningen. Elementen uit de ontwikkelagenda komen dan ook in deze Routekaart OV terug.

Deltaplan voor Noordelijk Nederland

In het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland is gekeken naar een drietal samenhangende investeringen in het spoor die noodzakelijk zijn voor de verbeterde bereikbaarheid. Dit zijn de Lelylijn, verbetering bestaand spoor en Nedersaksenlijn. Tussen deze projecten en de Routekaart OV zit veel samenhang. Zo zijn in het kader van een lopende reeks onderzoeken met betrekking tot het 'bestaande spoor' diverse verbetermaatregelen onderzocht voor het spoornetwerk en de treindiensten in Noordelijk-Nederland. Met de verbetermaatregelen voor het (bestaande) spoor in Noordelijk-Nederland wordt onder andere beoogd bij te dragen aan economische structuurversterking in Noordelijk-Nederland en aan een betere ontsluiting van de huidige en toekomstige woningbouw in het Noorden. In deze Routekaart OV is gebruik gemaakt van de opgedane kennis binnen deze projecten en de Routekaart OV levert weer input voor deze projecten.

Actieagenda Bus Rapid Transit

Eind 2023 is door de Landelijke OV- en Spoortafel (LOVS) de inhoud van de Actieagenda Bus Rapid Transit onderschreven. Bus Rapid Transit (BRT) staat voor een bussysteem met hoge snelheden en aantrekkelijke frequenties, gecombineerd met betrouwbare rijtijden en een hoge capaciteit. In Groningen en Drenthe vallen de Q-link en Qliners onder dit systeem. Met de Actieagenda BRT werken overheden en vervoerders samen aan het versnellen van de realisatie van BRT in Nederland inclusief het scheppen van de randvoorwaarden hiervoor op (Rijks-)infrastructuur. Groningen wordt in deze actieagenda genoemd als één van de voorbeeldprojecten waar de ambitie ligt om de (volgende) stap naar BRT te maken. In deze Routekaart OV worden maatregelen genoemd die bijdragen aan de doorontwikkeling van BRT in Groningen (regio Zuid en West).

Ontwikkelagenda Noord Nederland 2040

Ambities nieuwe en verbeterde verbindingen

Legenda

- OV-knoop, HUB
- Spoor, stoptrein/Sprinter
- Spoor, sneltrein/IC
- Qliner
- Q-link
- Lelylijn
- Nedersaksenlijn
- Drachten — Nieuw station
- Station
- Overige bus
- Veerdienst

Figuur 6
Ontwikkelagenda
Noord Nederland 2040

Gestileerde kaart.

Hoofdstuk 4

Onze opgave



Verbouwing hoofdstation Groningen (2023)

4.1 Analyse huidig OV-systeem

Om de geschetste doelen te kunnen bereiken, is het noodzakelijk om een beeld te hebben van het dagelijkse mobiliteitspatroon in het Daily Urban System van Groningen en de rol die het OV daarin heeft en kan hebben. Daarom is een analyse gemaakt van het mobiliteitspatroon, het functioneren van het huidige OV-systeem en van de context waarin het OV opereert. Ook is in beeld gebracht welke ontwikkelingen er op het OV af komen. De belangrijkste bevindingen uit deze analyse zijn hieronder beschreven. De volledige analyse is te vinden in bijlage B ‘Analyses en advies Routekaart OV Groningen 2040’ (Movares, 2024).

Onze opgave

- → 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.

De afgelopen decennia heeft het OV-systeem in en om Groningen een flinke ontwikkeling doorgemaakt. Zo is er gebouwd aan het hoogwaardige netwerk van Q-link en Qliner-bussen (BRT) en is, onder andere in het kader van Programma Noord-Nederland, geïnvesteerd in de spoorinfrastructuur en daarmee ook het verbeteren van het treinproduct. De kleurrijke Q-linkbussen verbinden de regio met maximaal één overstap met de belangrijke bestemmingen en de Park + Ride locaties (P+R's) in en om de stad Groningen. Op de lange afstanden rijden de Qliner-bussen die complementair zijn aan het treinnetwerk. Er zijn meer treinen gaan rijden tussen Groningen, Assen en Zwolle, tussen Groningen en Winschoten en tussen Groningen en Leeuwarden. Daarnaast is in 2012 het station Groningen Europapark geopend en wordt het Hoofdstation van Groningen grootschalig verbouwd waardoor regionale treinen per zomer 2025 meer rechtstreekse verbindingen bieden. Ook is ingezet op en uitvoering gegeven aan het verbeteren van het basisnet en multimodaal reizen d.m.v. hubs en op verduurzaming van het OV.

1 Het huidige systeem functioneert goed

Deze investeringen in het OV-systeem hebben ervoor gezorgd dat er een sterke basis staat. De bereikbaarheid per OV in het Daily Urban System van Groningen is voor de belangrijkste bestemmingen goed; vanaf het Hoofdstation is een groot deel van het Daily Urban System binnen het uur te bereiken, waaronder de plaatsen Assen, Emmen, Hoogeveen, Drachten en Leeuwarden. Bussen kunnen buiten de stad vaak goed doorrijden. Voor reizen naar belangrijke bestemmingen in de stad valt de reistijd per OV veelal binnen 1 tot 1,25 maal de reistijd per auto[1]. Het OV is op (boven)regionale schaal dan ook concurrerend met de auto.

Het OV-gebruik van en naar belangrijke bestemmingen in de stad is hoog. Ruim 1 op de 4 reizigers naar de gemeente Groningen reist met het OV. Voor reizen van en naar de binnenstad van Groningen (het Stationsgebied, het winkelgebied, het UMCG, etc.) ligt het OV-gebruik zelfs op 68% van het totale aantal reizen. Met name op grote(re) afstand blijkt het OV een aantrekkelijk alternatief. De treinverbindingen (naar onder andere Zwolle en Leeuwarden) spelen daar een belangrijke rol in, maar ook de Qliners richting Drachten, Heerenveen, Assen, Stadskanaal en Emmen vormen veelgebruikte verbindingen. De goede bereikbaarheid van de binnenstad is mede het gevolg van de nabije ligging van Groningen Hoofdstation, van waar reizigers een groot deel van Noordelijk Nederland en steden in de Randstad zonder overstappen kunnen bereiken. Wat ook opvalt, is het hoge gebruik van de P+R-locaties die rondom de stad Groningen liggen. De reiscombinatie van auto met OV blijkt een goed alternatief te zijn voor reizigers die niet hun hele reis met het OV kunnen of willen afleggen.

Dat het OV-systeem al goed in elkaar zit wordt ook weerspiegeld in de tevredenheid van reizigers, welke met een 7,8 voor trein en 7,9 voor bus gelijk zijn aan het landelijke gemiddelde.[2] Inwoners van de provincie Groningen (waaronder dus ook mensen die het OV niet gebruiken) scoren het OV lager met een gemiddelde van een 6,2. Dit heeft te maken met het feit dat een deel van de mensen andere vervoerwijzen aantrekkelijker vindt dan wel vooroordelen heeft over het OV.

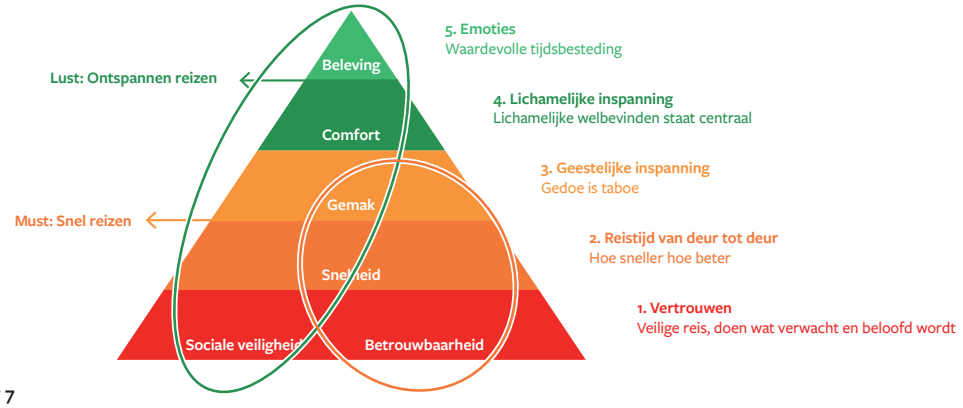
Ondanks deze sterke basis, laten de analyses ook zien dat er flinke knelpunten (zijn) ontstaan in het OV-netwerk, met name in en om de stad Groningen. Deze worden hierna toegelicht.

2 Toenemende onbetrouwbaarheid en rijtijden

De onderstaande klantwensenpiramide geeft de behoeften van OV-reizigers weer in volgorde van belangrijkheid (figuur 7). Aan de basis van de piramide staan (sociale) veiligheid, betrouwbaarheid en, meteen daarboven, snelheid. Dit zijn zogenoemde dissatisfiers; het OV moet minimaal aan deze voorwaarden voldoen. Is dat niet het geval, dan scoort het OV negatief en haken reizigers af. Pas als deze zaken op orde zijn, kan door

1 Een belangrijke aanname hierbij is dat uitgegaan is dat reizigers hun reis plannen; d.w.z. dat reizigers weten hoe laat ze op een opstaphalte dienen te zijn om zo wachttijd voorafgaand aan hun reis te voorkomen.

2 OV Klantenbarometer 2023



Figuur 7
Klantwensenpiramide, Mark van Hagen (bron: ov-magazine.nl)

goed te acteren op comfort en beleving extra kwaliteit worden toegevoegd.

Met name de betrouwbaarheid van bussen in en om de stad Groningen behoeft op veel trajecten verbetering (figuur 6). Er is sprake van een grote spreiding in rijtijden van het OV per bus. Dit maakt het OV onvoorspelbaar, wat vervelend is voor reizigers én tot hogere exploitatiekosten leidt. Ook op de belangrijke HOV-routes, met deels vrijliggende busbanen, is de betrouwbaarheid lager dan gewenst. De oorzaak hiervan ligt bij de wisselende wachttijden op kruispunten met ander verkeer en de mate waarin de bus hier prioriteit krijgt. Ook vindt er in de binnenstad veel laden en lossen op de haltes en de busbanen plaats, zoals op het Gedempte Zuiderdiep (figuur 9).

Een ander zorgpunt is de verslechterende doorstroming onder meer als gevolg van toenemende verkeersdrukte. Bussen hebben hierdoor op veel routedelen in en om de stad Groningen extra rijtijd nodig. Extra rijtijd leidt tot hogere exploitatiekosten en minder aantrekkelijk OV. Voor het juiste beeld: het toenemen van de rijtijd met bijvoorbeeld één minuut op drukke trajecten kan zorgen voor een stijging van de jaarlijkse exploitatiekosten met enkele honderdduizenden euro's. En aangezien het exploitatiebudget vaak niet meegroeit betekent dit in de praktijk een inkrimping van het aantal busritten. Voor reizigers ontstaat hierdoor een nog minder aantrekkelijk OV-product.

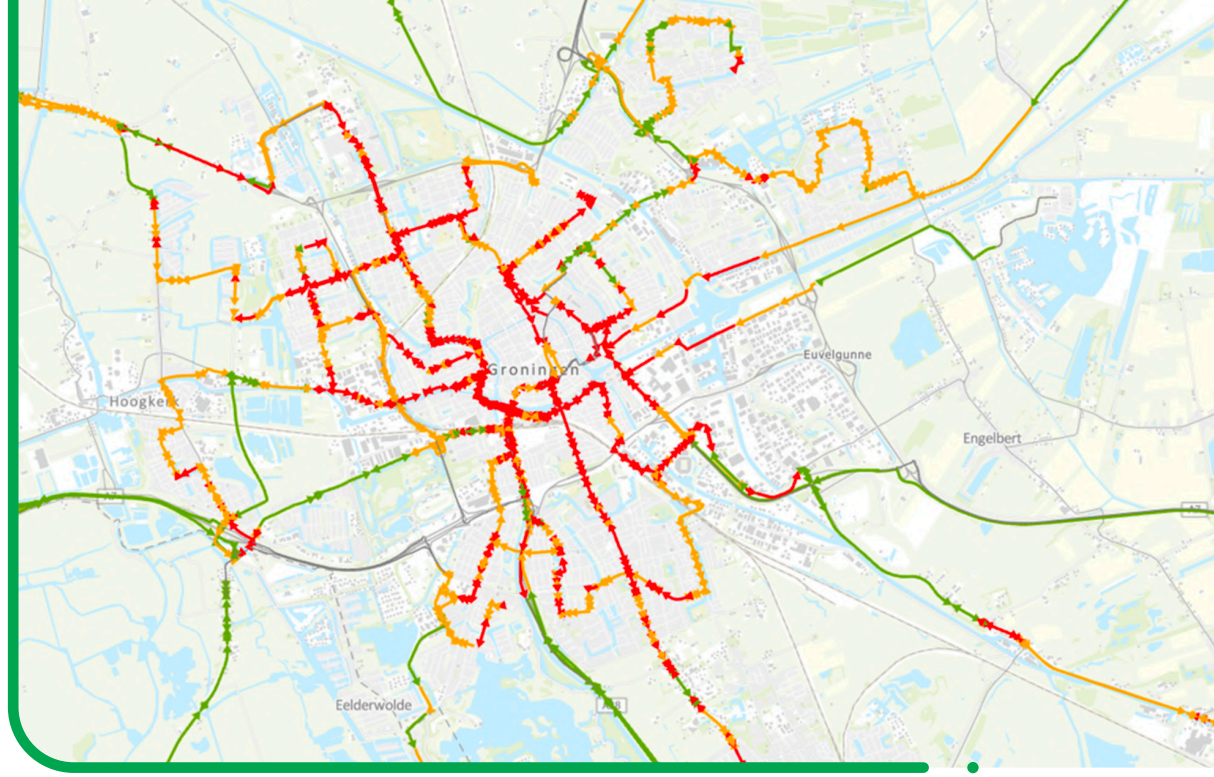
Er worden al maatregelen getroffen die ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit aanmoedigen zoals wandelen en fietsen. Denk hierbij aan minder doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer, fysieke snelheidsremmers en een lagere snelheid op gebiedsontsluitingswegen. Keerzijde hiervan is wel dat deze maatregelen vaak ook nadelig uitpakken voor het OV, omdat de bus in veel gevallen dezelfde weg gebruikt als de auto. Hier komt bij dat in herinrichtingsprojecten en gebieds-ontwikkelingen ook de huidige infrastructuur die specifiek voor het (H)OV is aangelegd ter discussie staat. Dat vormt een extra zorg over de kwaliteit en kosten van het HOV-netwerk in de stad.

Ook bij het vervoer per trein is de betrouwbaarheid op een aantal trajecten een verbeterpunt. Zo is al jaren het beeld dat de treinen komende uit Zwolle een relatief lage aankomstpunctualiteit hebben. De oorzaak hiervan ligt onder meer in het feit dat de Intercity's bij aankomst in Groningen een lange reis door Nederland hebben afgelegd, met dus een grote kans om vertraging op te lopen. Hierdoor ontstaat het risico dat reizigers hun overstap op het Hoofdstation missen. Een specifiek zorgpunt op dit treintraject is de zogenaamde 'flessenhals' Zwolle – Meppel. Alle treinen tussen de Randstad en Noord-Nederland maken van dit traject gebruik. Er doen zich echter regelmatig calamiteiten voor op dit baanvak, waardoor een groot deel van Noord-Nederland op die momenten per spoor is afgesloten van de rest van Nederland. Een vergroting van de betrouwbaarheid op dit baanvak is zeer gewenst.

De aankomst punctualiteit van de regionale spoorlijnen is relatief goed. Wel zijn de regionale spoorlijnen in Noord-Nederland grotendeels enkelsporig. Dit maakt het regionale spoor ook kwetsbaar voor vertragingen en het verhogen van treinfrequenties vraagt doorgaans om (grote) investeringen.



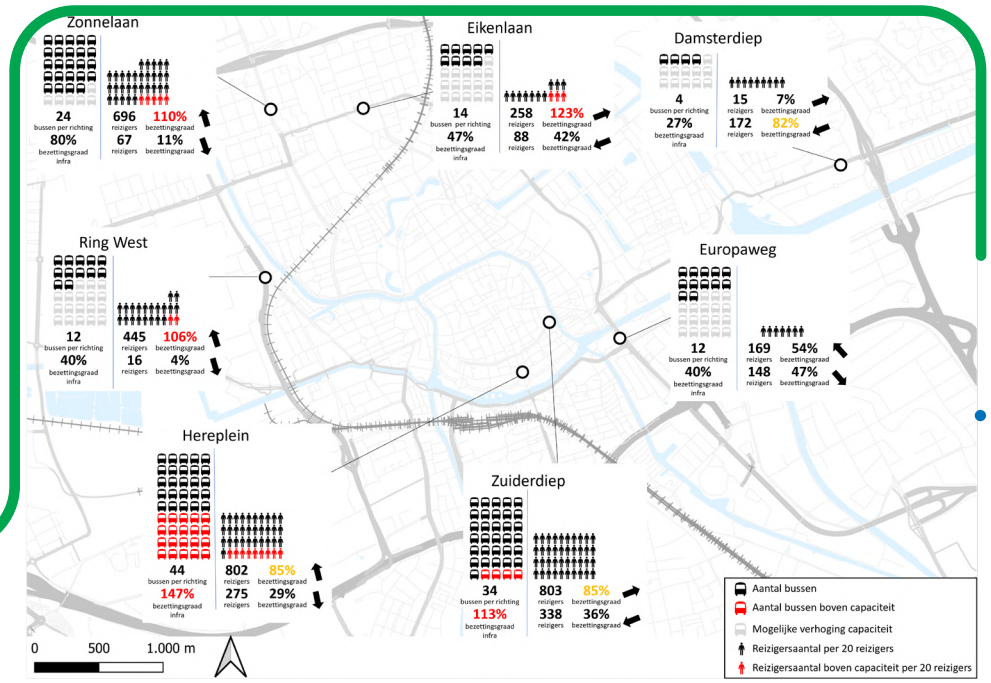
Laden en lossen op de Gedempte Zuiderdiep in het centrum van Groningen.



Figuur 8
Spreiding van rijtijden van langzaamste en snelste ritten op trajectdelen.
Analyse o.b.v. ochtend- en avondspits. Afbeelding toont de hoogste mate van spreiding per traject.
Toelichting kleuren: groen = oké, oranje = verbetering mogelijk, rood = knelpunt, grijs = geen data bekend

3 (Te) drukke OV-corridors

Het busnetwerk kenmerkt zich door een aantal (zeer) drukke corridors, vooral in de stad Groningen. Op deze trajecten komen veel buslijnen samen, zoals op de corridor Hoofdstation - Hereplein - Gedempte Zuiderdiep en de corridor van/naar Zernike over de Eikenlaan en de Zonnelaan (figuur 8). De grote drukte op deze trajecten leidt op een aantal manieren tot capaciteitsvraagstukken:



Figuur 9
Druktebeeld OV-corridors binnen de stad (o.b.v. bezetting en dienstregeling Qliners en Q-link in de ochtendspits)

- Er is sprake van grote drukte in de bussen, waardoor reizigers geregeld moeten staan en in enkele gevallen niet mee kunnen. De kwaliteit voor de reizigers kan dus beter.
- Er is sprake van een grote eenzijdigheid in het vervoer. Als voorbeeld de bussen van en naar Zernike: in de ochtend zijn de bussen naar Zernike (over)vol, terwijl de bussen in de tegenovergestelde richting weinig passagiers tellen. In de middag doet dat verschijnsel zich in omgekeerde richting voor. Door deze disbalans functioneert het systeem minder kostenefficiënt dan het zou kunnen.
- Op sommige locaties, bijvoorbeeld rond de binnenstad van Groningen, komen veel OV-verbindingen bij elkaar. In combinatie met de vele fietsers, auto's en andere verkeerssoorten leidt dit tot grote drukte op met name kruispunten. Hierdoor is het verhogen van de frequentie op drukke momenten als oplossing voor (over)volle bussen een ingewikkelde opgave, omdat de infrastructuur daarmee nog zwaarder belast raakt. Een opgave is dus om groeiruimte voor het OV te creëren.

De corridor Hoofdstation - Hereplein - Gedempte Zuiderdiep is één van de drukste en belangrijkste busroutes binnen de stad Groningen, met in de spits tot wel 44 bussen per uur per richting. De infrastructuur is hier in de huidige situatie al overbelast. Eén van de redenen dat deze corridor zo druk is, is dat het OV zowel in aanbod als in gebruik sterk gericht is op het Hoofdstation als centraal knooppunt. Ruim 50% van de dagelijkse trein- en busreizigers stapt hier over. Al deze reizigers moeten afgewikkeld worden in de omgeving van het station. Een betere benutting van andere stations (zoals Groningen Noord, Groningen Europapark en Zuidhorn) en andere knooppunten (zoals UMCG Noord en P+R-terreinen) als overstappunten voor reizen stad-inwaarts kan helpen om het Hoofdstation, de route langs de binnenstad en drukke buslijnen (zoals tussen Hoofdstation en Zernike) te ontlasten. Hier ligt potentie voor kwaliteitsverbetering en vervoergroei.

4 Rol OV blijft (op sommige plekken) achter

Als laatst belangrijk leerpunt valt op dat het OV-gebruik op middellange en korte afstand duidelijk lager ligt dan op de lange afstanden. Vanuit plaatsen direct rondom de gemeente Groningen, zoals Eelde, Zuidhorn, Slochteren, en Peize, heeft het OV een bescheiden en de auto een groter dan verwacht aandeel in de vervoerswijzekeuze, ondanks het soms goede aanbod van OV. Hier ligt onbenutte potentie voor het OV. Ook bij verplaatsingen bínnen de gemeente Groningen ligt het OV-gebruik relatief laag. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat op korte afstanden veel wordt gefietst. Echter wordt op deze kortere afstanden ook nog altijd een aanzienlijk deel van de verplaatsingen per auto afgelegd. Dit is onder meer te zien bij reizen naar de wijken Helpman, Oud-Zuid en de bedrijventerreinen Euvelgunne en Driebond in Groningen stad. Hier liggen kansen voor meer fiets- en OV-gebruik.

Uit gesprekken met reizigers (via het OV-consumentenplatform Groningen en Drenthe) komt naar voren dat, hoewel het netwerk goed in elkaar zit, er momenteel verbeterpunten zijn op het gebied van inclusiviteit en comfort. Zo ontbreekt bij een deel van de bushaltes kwalitatieve beschutting, zijn de looproutes van en naar bushaltes niet altijd op orde en zijn er verbeterpunten met betrekking tot de betaalbaarheid van het OV voor bepaalde groepen reizigers. Dit kan mede een verklaring zijn voor het achterblijven van de rol van het OV op sommige plekken.

4.2 Kan het OV de groei aan?

Robuustheidsanalyse OV-systeem

De voorgaande bevindingen laten zien dat ondanks de sterke basis van het huidige OV-systeem er bij de huidige vervoervraag al ingrepen nodig zijn om de kwaliteit van het OV te behouden en het systeem betaalbaar te houden. Het is echter te verwachten en ook de ambitie dat nog (veel) meer mensen het OV gaan gebruiken. Zoals eerder aangegeven blijven stad en regio in ieder geval de komende 15 jaar flink groeien. Alleen al voor de Regio Groningen Assen wordt uitgegaan van 36.000 extra woningen en 28.000 extra arbeidsplaatsen tussen 2020 en 2040. Door deze ruimtelijke en economische ontwikkelingen neemt het aantal verplaatsingen van, naar en binnen Groningen in de (nabije) toekomst toe. Volgens modelberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen zal hierdoor het autoverkeer van/naar Groningen, als er geen maatregelen worden getroffen, met 17% groeien tot 2040. De ambitie om deze groei bij voorkeur volledig met fiets en OV op te vangen, leidt tot een forse noodzakelijke groei van het OV. Dat vraagt om een OV-systeem dat voldoende capaciteit heeft om een grote toename van reizigers met voldoende kwaliteit te kunnen opvangen. Er is een 'robuustheidsanalyse' uitgevoerd om te toetsen welke impact deze grote toestroom van reizigers op het OV-systeem heeft en of het systeem dat aankan.

Woningbouw en modal shift als variabelen

We hebben verkend wat de impact zou zijn van een verdere groei van stad en regio op het OV. Hoe groot deze extra ruimtelijk-economische groei kan zijn en hoe deze zou kunnen plaatsvinden in tijd en locatie, is nog onbekend. Daarom is middels een aantal fictieve ruimtelijke scenario's verkend waar en in welke mate de bezetting in de bus en trein toeneemt in het geval van verdere groei van de woningbouw ná 2040. Dit geeft een beeld van de toekomstbestendigheid van het OV-systeem (zie Bijlage B voor de volledige scenario-verkenning). Er is hierbij niet alleen gekeken naar de effecten van woningbouw. Er is ook verkend wat de impact op het OV zou zijn als het OV naar verhouding een grotere rol in de mobiliteit gaat spelen (een zogeheten 'modal shift').

Impact op OV-systeem: zonder maatregelen forse capaciteitsproblemen

Uit de doorrekening van de verschillende scenario's blijkt dat er, zonder de juiste keuzes, forse capaciteitsproblemen dreigen te ontstaan in het Groningse OV. Reeds in het zogeheten basisscenario – d.w.z. het scenario met alleen de tot op heden geplande woningbouw – komt de bezettingsgraad in de bus op meerdere trajectdelen in de stad uit op (ruim) meer dan 100%. Dit houdt in dat het huidige OV qua aanbod niet in staat is om de toekomstige vervoervraag met voldoende kwaliteit op te vangen. Reizigers gaan vaker te maken krijgen met (over)volle bussen, toenemende vertragingen op bestaande knelpunten en daarmee een minder aantrekkelijk OV. Naast de toenemende drukte op trajectdelen als het Hereplein, Gedempte Zuiderdiep, Zonnelaan en de Eikenlaan, ontstaan er capaciteitsproblemen in de bussen op het Damsterdiep en de Europaweg.

Om de reizigersgroei ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de gewenste mobiliteitstransitie op te kunnen vangen, is een flinke capaciteitsuitbreiding van het OV-systeem nodig. Los van de vraag of de capaciteitsuitbreiding past op de beschikbare infrastructuur zal door deze uitbreiding de jaarlijks benodigde exploitatiebijdrage voor het OV per bus in 2040 circa €20 miljoen hoger zijn dan in 2024. Op het spoor is alleen al voor de ambities op het regionale spoor jaarlijks zo'n 80 miljoen extra nodig voor de exploitatie.

De verwachting is dat de benodigde groei van het OV-systeem tot 2040 opgevangen kan worden met uitbreidingen binnen de structuur van het huidige systeem (vaker rijden, enkele nieuwe verbindingen). Houden we rekening met een verdere ruimtelijk-economische groei in de regio bovenop de tot op heden geplande woningbouw dan zien we een verdere toename van de capaciteitsknelpunten in het OV-systeem en een daarmee gepaard gaande afname van de kwaliteit. Er zal dan nóg meer geïnvesteerd moeten worden in infrastructuur en exploitatie voor een robuust en aantrekkelijk OV-systeem. Dat vraagt om een 'schaalsprong'. De huidige opzet van het OV-systeem volstaat niet meer: de voertuigcapaciteit zal drastisch vergroot moeten worden en er is op grotere schaal infrastructuur specifiek voor OV nodig. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe het systeem er dan uit moet of kan gaan zien.

4.3 Niets doen is geen optie

De genoemde uitbreidingen vragen forse aanvullende financiële middelen, zowel voor exploitatie als voor infrastructuur. Dat geld is er op dit moment niet in de regio. Dat roept de vraag op of er geen andere mogelijkheden zijn. Wat gebeurt er als we niets doen? Of juist sterker inzetten op andere alternatieven, zoals de fiets?

Niets doen is geen optie. Uit de robuustheidsanalyse blijkt dat de groei zal leiden tot capaciteitsknelpunten en onbetrouwbaarheid. Dat maakt het OV-systeem op den duur dermate onaantrekkelijk dat steeds minder mensen ervan gebruik gaan maken. Daarmee is het OV niet meer in staat om bij te dragen aan de beoogde mobiliteitstransitie en aan de duurzame groei van stad en regio.

Ook nóg sterker inzetten op alternatieven zoals de fiets biedt maar deels een oplossing. In de stad Groningen en de omliggende regio wordt al veel gefietst. Gemeente en provincie zetten in op een verdere toename daarvan. Maar we constateren ook dat lopen en fietsen niet altijd een optie zijn, denk aan de grote afstanden tussen regio en stad en aan het toenemend aantal ouderen. Hier vervult het OV een essentiële rol.

Kortom: voor de beoogde mobiliteitstransitie en de verwachte groei van stad en regio ná 2040 is een forse verbetering en uitbreiding van het OV noodzakelijk. In de volgende paragraaf gaan we in op de belangrijkste opgaven die we hierbij zien.

Aan de hand van de hierboven beschreven analyses is gekomen tot een beeld van de opgaven voor het Daily Urban System van Groningen. Hoewel het huidige OV-systeem een sterke basis kent, zijn er (forse) inspanningen en investeringen (zowel infrastructureel als in exploitatie) nodig om de huidige kwaliteit van het systeem te behouden en ervoor te zorgen dat dit systeem betaalbaar blijft. Om met het OV te kunnen bijdragen aan de maatschappelijke doelstellingen zoals uitgewerkt in Hoofdstuk 3, moeten we tot 2040 aan de slag met de volgende opgaven:

4.4 Belangrijkste opgaven

- 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijven we het gewenste OV-systeem waarmee we deze opgaven naar 2040 toe zullen aanpakken.

Hoofdstuk 5

Streefbeeld openbaar vervoer 2040

Dit hoofdstuk beschrijft de visie op de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Daily Urban System van Groningen tot 2040. Het huidige OV-systeem functioneert in de basis goed. Het streefbeeld bouwt dan ook voort op de al bestaande structuur.

Voor 2040 streven we naar:

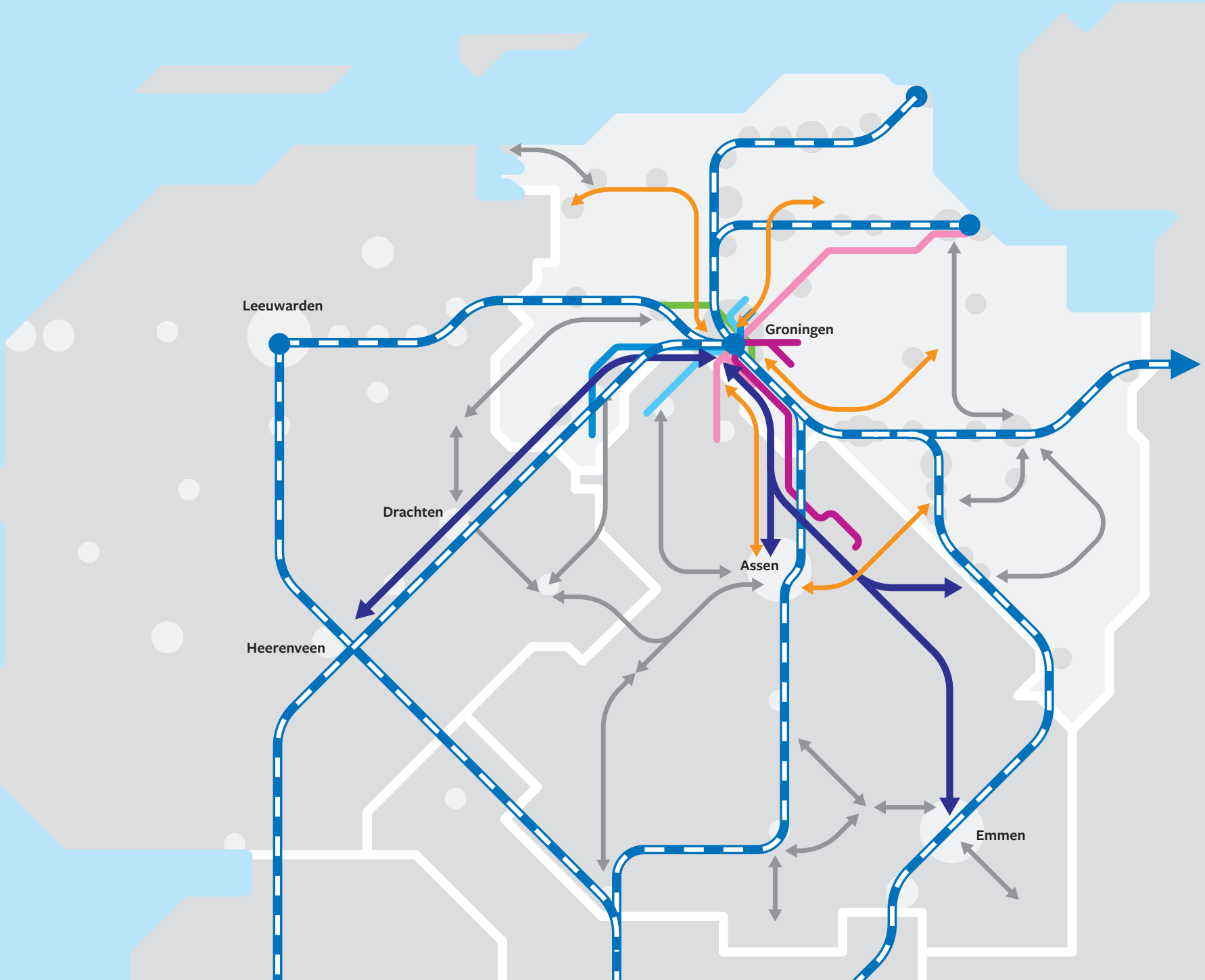
- → Verbeterde doorstroming en betrouwbaarheid
- → Goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en OV
- → Aantrekkelijkere verbindingen tussen regio en stad
- → Sterkere inzet op tangenten
- → Stimuleren van ketenmobiliteit
- → En zetten we in op het verduurzamen en inclusiever maken van het OV-systeem

Wachtruimte P+R Hoogkerk

OV-Structuur 2040 Daily Urban System

5.1 Behoud de goede basis

Het huidige OV-systeem functioneert is in de basis goed. Er is dan ook geen aanleiding om het huidige OV-systeem de komende jaren rigoureus te wijzigen. De gekozen structuur is sterk door het onderling verbinden van knooppunten en belangrijke locaties in stad en regio en door de hoge snelheden op regionale verbindingen (met name buiten de stad). Het ontwikkelde netwerk sluit aan op de verplaatsingsbehoeften van de gebruikers. De ambitie is om die goede basis vast te houden. Het streefbeeld bouwt dan ook voort op de al bestaande structuur.



Figuur 10
Dragende OV-structuur Daily Urban System Groningen

OV-Structuur 2040
Groningen stad

Zoutkamp
Lauwersoog

Middelstum

Appingedam
Delfzijl

Zuidhorn

Hoogezand
Siddeburen

Roden
Peize

Eelde

Assen
Gieten
Emmen

OV-dynamo's

1 Zernike
2 Kardinge
3 UMCG
4 Binnenstad
5 Hoofdstation
6 Station Europapark
7 Scholencluster De Wijert
8 Martini Ziekenhuis

Onderwijs
Ziekenhuis
HOV-lijnen
Zware Basislijnen

Figuur 11
OV-Structuur 2040 Groningen stad

5.2 Verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid

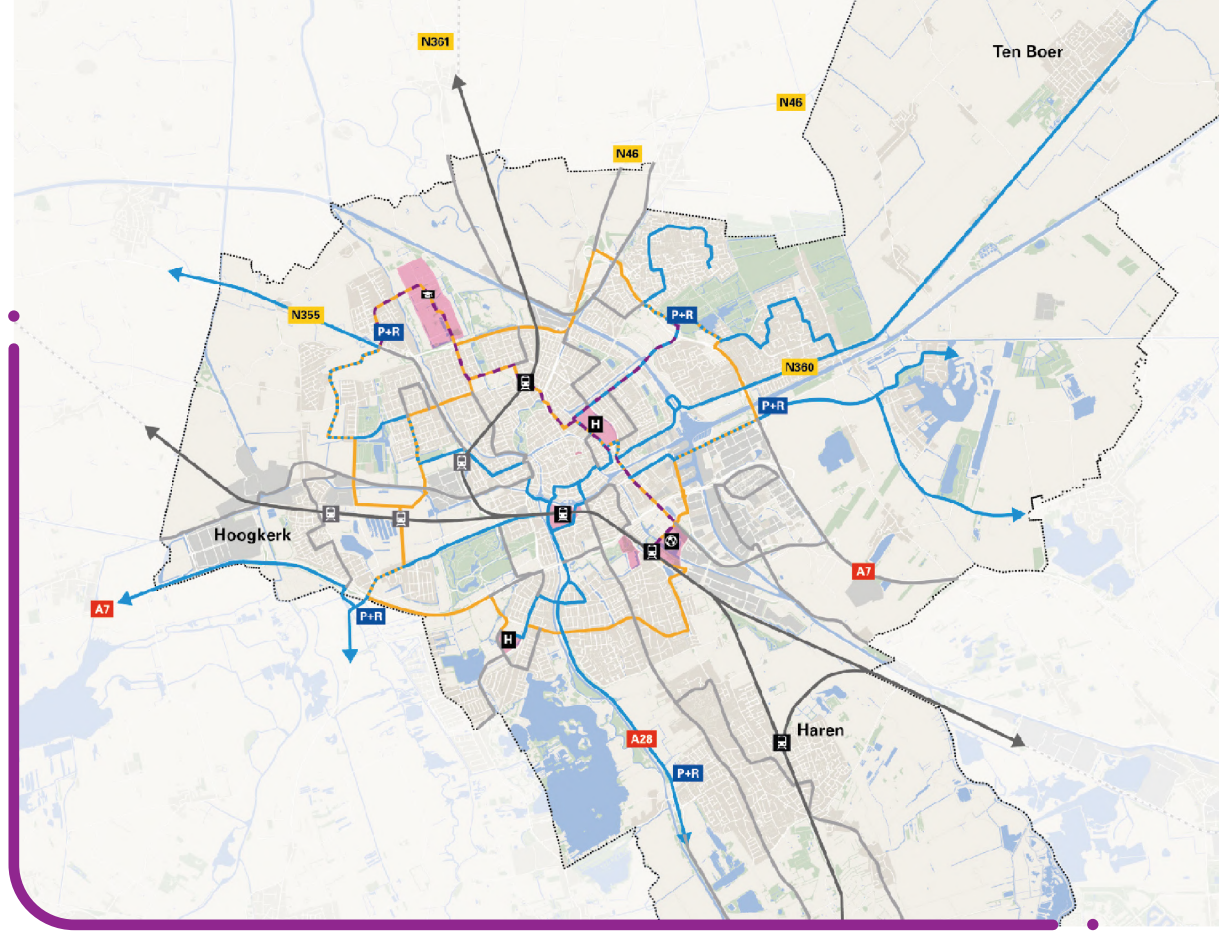
Zoals in Hoofdstuk 4 aangegeven staat de goede basis onder druk. Vooral de doorstroming en betrouwbaarheid van het busvervoer in en rond stad Groningen behoeven verbetering. Ook de aankomstpunctualiteit van met name treinen komend uit de richting Zwolle moet omhoog. Willen we dat mensen vaker kiezen voor het OV (wanneer lopen en fietsen geen optie is), dan vraagt dit om een OV-systeem dat aantrekkelijker wordt ten opzichte van het gebruik van de auto. Hiervoor is het noodzakelijk dat het OV kortere en meer betrouwbare rijtijden gaat bieden dan in de huidige situatie en dat het OV-aanbod uitgebreid wordt. Ook voor dat laatste is het van belang dat de rijtijden omlaaggaan, want kortere rijtijden leiden tot een besparing op exploitatiekosten. En die besparing kan worden ingezet om meer busritten aan te bieden.

‘Schurende’ ambities

We beseffen dat maatregelen om de doorstroming van het OV te verbeteren in sommige gevallen kunnen schuren met de ambitie om ruimte voor gemotoriseerd verkeer in te perken ten gunste van een aantrekkelijkere en veiligere leefomgeving. We denken echter dat deze ambities elkaar ook kunnen versterken, zoals in het geval van de zogenaamde ‘verkeersfilters’. De opgave is hierin een goed optimum te vinden. En daar waar dat niet lukt omdat er simpelweg te weinig ruimte is voor alle beleidsambities, moeten we bepalen welke ambitie in welke situatie voorgaat. Hierbij speelt verkeersmanagement, zowel in de planvorming als in de praktijk op straat, een steeds belangrijkere rol.

Optelsom kan leiden tot grote impact

OV-verbindingen strekken zich vaak over grote afstand uit. De optelsom van meerdere kleine effecten op rijtijd of comfort van het OV kan aanmerkelijke impact hebben op de betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van het OV-systeem hebben. Daarom streven we ernaar om bij iedere aanpassing aan de infrastructuur waarop OV rijdt voldoende oog te hebben voor de project overstijgende impact op de kwaliteit van ons OV-systeem.



Figuur 12
Dragende OV-structuur gemeente Groningen (Mobiliteitsvisie ‘Groningen goed op weg’, Gemeente Groningen 2021)

Prioriteit bij dragende OV-structuur

Daar waar keuzes gemaakt moeten worden, is het type OV bepalend. In ons (al bestaande) beleid maken we onderscheid tussen HOV (de Q-link en Qliners), basislijnen en overig OV. De routes van het HOV zijn veelgebruikte hoofdroutes die de belangrijke bestemmingen in de stad, de treinstations, de P+R’s en grote woongebieden in stad én regio met elkaar verbinden. Samen met de trein en een aantal veelgebruikte basislijnen (in het vervolg ‘zware basislijnen’) zijn dit de hoofddragers van het OV-netwerk (Zie figuur 12 voor de dragende OV-structuur in de stad Groningen en figuur 14 aan het begin van dit hoofdstuk voor de dragende OV-structuur in de regio). Belangrijke kenmerken van deze dragende OV-structuur zijn snelheid, betrouwbaarheid, comfort en frequente reismogelijkheden. Bijlage C geeft per kenmerk een overzicht van het kwaliteitsniveau dat we nastreven.

Vooral voor de dragende OV-structuur is het essentieel dat snelheid, doorstroming en betrouwbaarheid op orde zijn. Bij de verbetering

van het OV en bij de (her)inrichting van straten en wegen hebben deze kwaliteitsaspecten dan ook hoge prioriteit.

We verwachten dat de toenemende verkeersdrukte en de beoogde verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u kan leiden tot een toename van de exploitatiekosten in het busvervoer van zeker 5%. Om het OV aantrekkelijk te houden in reistijd en vervoeraanbod streven we daarom voor het HOV en de zware basislijnen naar een rijtijdverkorting (zie bijlage C voor streefwaarden). Hiermee kunnen we naar verwachting de genoemde toename van de exploitatiekosten (minimaal) compenseren én extra kwaliteit toevoegen.

Bij het overige OV is betrouwbaarheid minstens zo belangrijk, maar accepteren we dat snelheid en doorstroming soms iets minder goed zijn. Per saldo moet de lijn nog wel aantrekkelijk genoeg zijn, omdat anders de verbinding niet toekomstvast is.

Hoe gaan we dat doen?

Een belangrijke basis voor de kwaliteit van het (H)OV vormen de vrijliggende busbanen, de busstroken en de prioriteit die de bus nu al bij verkeerslichten krijgt. Uit de vervoersanalyse van het huidige netwerk blijkt dat vooral op drukke kruisingen de betrouwbaarheid van HOV-routes onder druk staat. We stellen onszelf ten doel om op deze locaties de wachttijden voor bussen, en vooral de spreiding daarin, te verkorten. Daarnaast verkennen we of op vrijliggende en afgeschermde busbanen de maximumsnelheid kan worden verhoogd.



Bus op vluchtstrook tussen Leek en Groningen

Ook ligt er een opgave om de doorstroming en betrouwbaarheid te vergroten op trajecten of locaties waar het OV per bus geen eigen baan heeft. Soms is eigen infrastructuur of (meer) prioriteit bij een kruispunt de enige weg. In andere gevallen kan ook juist het beperken van de hoeveelheid autoverkeer een oplossing zijn om de bus vlotter en betrouwbaarder te laten doorrijden. Een goed voorbeeld hiervan zijn de zogenaamde 'knips' voor het autoverkeer (ook wel 'verkeersfilters') die worden voorgesteld in de gemeentelijke mobiliteitsvisie, zoals de Stationsweg en de Eikenlaan in Groningen stad.

In Hoofdstuk 6 worden een aantal concrete trajecten aangegeven waar een verbetering van doorstroming en betrouwbaarheid noodzakelijk of gewenst is. Tegelijkertijd zien we dat dit als een continu proces is: in de loop van de tijd kunnen, door bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwe knelpunten ontstaan die om een oplossing vragen.

Cruciaal voor een aantrekkelijke en goed functionerende stad en regio is een uitstekende afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitssysteem. De ligging van wonen, werken, onderwijs en recreatieve voorzieningen bepaalt immers hoeveel en waar verplaatsingen gemaakt worden. Plannen we dat slim, dan veroorzaken we weinig mobiliteit, kunnen we verplaatsingsbehoeften op een duurzame en ruimte-efficiënte manier faciliteren en dragen we daarmee bij aan een aantrekkelijk leefklimaat in (vooral) de stedelijke gebieden.

Hierna geven we aan welke concrete kansen we zien op het snijvlak van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.

5.3 Goede afstemming ruimtelijke ordening en OV

Locatiekeuze

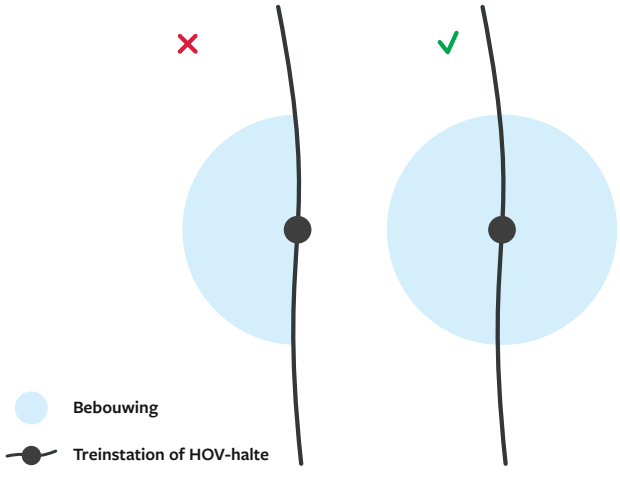
Net als in veel andere steden, is ook in de stad Groningen en omliggende plaatsen de tendens om dichter te bouwen, om het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten en hier ruimte te houden voor landbouw, natuur en recreatie. Ontwikkelen in hogere dichtheden van wonen, werken, onderwijs en/of voorzieningen leidt tot een grote vraag naar verplaatsingen én parkeren op een beperkte ruimte. Op dergelijke locaties is het essentieel om een goede bereikbaarheid te voet, per fiets en per OV te realiseren. Dit vraagt erom dat bij de locatiekeuze voor nieuwe ontwikkelgebieden nadrukkelijk rekening gehouden wordt met de aanwezigheid van goed OV dan wel met de kansen die er zijn om hier OV aan te gaan bieden.

Het voordeel van een goede bereikbaarheid per OV op zulke locaties wordt gemaximaliseerd door de omgeving van trein- en HOV-haltes ten volle te benutten voor functies die baat hebben bij de aanwezigheid van OV. Dit principe is in figuur 12 gevisualiseerd. We zien zowel in de stad Groningen als in de omliggende regio kansen om de gebieden rondom treinstations en HOV-bushaltes verder te ontwikkelen.

Functiemenging

Ruimte maken voor leefkwaliteit vraagt om het beperken van de ruimte voor mobiliteit. Dat vraagt om een efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem. Oftewel: zorgen dat we de beschikbare capaciteit zo maximaal mogelijk benutten. Dat heeft, zeker voor het OV, als bijkomend voordeel dat de kosten van het mobiliteitssysteem omlaaggaan. Functiemening draagt hier in belangrijke mate aan bij. Ontwikkelen we gebieden met een mix van functies, dan heeft dat twee voordelen:

- reisafstanden worden veelal kleiner, waardoor mensen eerder geneigd zijn om te gaan lopen of fietsen;
- er ontstaan meer ‘tegengestelde’ verplaatsingen, waardoor wegen en het OV in beide richtingen efficiënt worden benut.



Figuur 13
Visualisatie maximaal benutten van bereikbare omgeving van trein- en HOV-haltes

Ruimte bieden voor goed OV

We hanteren het principe ‘de eerste paal is een haltepaal’. Dit betekent dat we ernaar streven om direct vanaf oplevering van de eerste woningen OV aan te bieden. Dit doen we omdat een verhuizing een natuurlijk moment is waarop mensen hun mobiliteitsgedrag heroverwegen. Door te zorgen voor een aantrekkelijk OV-aanbod én dit op het juiste moment onder de aandacht te brengen bij nieuwe/toekomstige inwoners, maken we de keuze voor het gebruik van het OV vanzelfsprekend. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen zal daarom extra aandacht uitgaan naar het verleiden van inwoners om gebruik te maken van het OV, middels bijvoorbeeld huis-aan-huis informatiepakketten en uitprobeeracties.

Voorwaarde voor het direct kunnen aanbieden van OV is wel dat tijdens de planvorming de juiste (infrastructurele) keuzes worden gemaakt die passend zijn voor het beoogde OV. In samenwerking met het OV-bureau Groningen Drenthe wordt een ‘Handreiking OV-infrastructuur’ opgesteld, die wegbeheerders zal ondersteunen bij het maken van ontwerpkeuzes voor infrastructuur op OV-routes.

Door het beperkte aantal woningen in de beginfase en dus ook het beperkte aantal (potentiële) reizigers, leidt het aanbieden van OV vanaf de oplevering van de eerste woningen tot aanloopverliezen. Per situatie wordt bekeken hoe deze aanloopverliezen gedekt kunnen worden.

Ver(-der) vooruitkijken

Ruimtelijke planning én het plannen van goed OV is een zaak van ver vooruitkijken. Over de ontwikkeling van nieuwe woonwijken of de aanleg van een railverbinding moet nu al worden nagedacht, zodat voorbereidingen getroffen kunnen worden en deze ontwikkelingen niet onmogelijk gemaakt worden. Het is belangrijk om nu aan de slag te gaan met de volgende zaken, om op lange termijn de juiste ontwikkeling te kunnen bereiken:

Bouwlocaties rond bestaand spoor

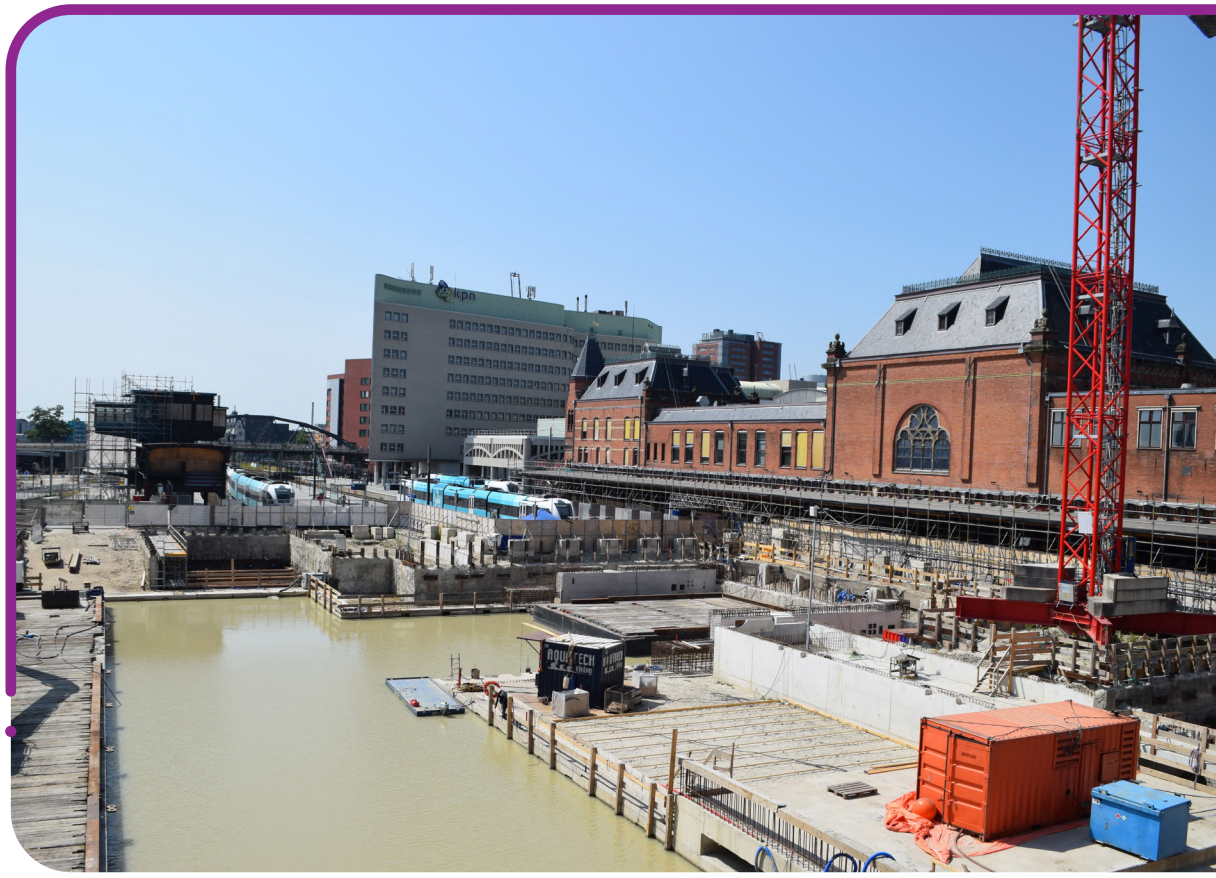
Kijkend naar de huidige plannen voor gebiedsontwikkeling, moeten we vaststellen dat er veel gebouwd wordt op locaties aan bestaande HOV-buslijnen maar weinig aan bestaande spoorlijnen. Ook de belangrijke bestemmingen in de stad zijn vaak niet gelegen aan spoor. Daar ligt nog onbenutte potentie. Het meer plannen van gebiedsontwikkelingen bij bestaande of nieuw te ontwikkelen treinstations biedt een uitstekende bereikbaarheid en zorgt voor een optimale benutting van de hoofddragers van ons OV-systeem. Daarom laten we in het vervolg de aanwezigheid van bestaande treinverbindingen (nog) meer leidend zijn bij de locatiekeuze van nieuwe gebiedsontwikkelingen (zowel woningbouw als bestemmingen zoals arbeidsplaatsen, onderwijs en recreatie). Zeker op locaties waar in de spits nog voldoende ruimte is, kunnen gebruiksintenstieve bestemmingen worden toegevoegd. Een voorbeeld is het gebied tussen stations Kropswolde en Martenshoek, waar nu een zonnepark is gerealiseerd.

Ruimtereservering schaalsprong (bijvoorbeeld een tram)

Op een tweetal routes in stad Groningen, tussen Hoofdstation, binnenstad en Zernike én Hoofdstation, binnenstad en Kardinge, is ten tijde van de planvorming voor de Regiotram (2000 – 2012) in bestemmingsplannen ruimte gereserveerd voor de komst van een tramlijn. Omdat op de lange termijn (ná 2040) een schaalsprong nodig lijkt te zijn, willen we vasthouden aan de gemaakte afspraken rondom de HOV Visie 2013 dat we op belangrijke OV-corridors de mogelijkheid hiervoor openhouden. Daarom behouden we voorlopig de ruimtelijke reserveringen en koesteren we de bestaande vrijliggende businfrastructuur. Hoe zo'n toekomstige schaalsprong eruit zou kunnen of moeten zien, gaan we nader onderzoeken.

Ruimtereservering trein

Gelet op de vele spoorambities (zie Hoofdstuk 6) is het essentieel dat we ook hierop anticiperen. Daarom houden we in de ruimtelijke planning rekening met mogelijke toekomstige uitbreiding of nieuwe aanleg van spoortracés, in ieder geval tussen Groningen en Hoogkerk/ Westpoort (naar 2 of 4 sporen) en tussen Groningen en Groningen Noord (naar 2 sporen).



Verbouwing van het hoofdstation Groningen (2023)

5.4 Aantrekkelijkere verbindingen tussen regio en stad

Reistijd is een belangrijke factor bij de vervoerswijzekeuze. Daarom zetten we in op een versnelling van de belangrijkste verbindingen tussen regio en stad. Per corridor bekijken we hoe dit het beste kan. Soms betekent dit het introduceren van een nieuwe sneldienst op een bestaande verbinding of het aanbieden van een rechtstreekse verbinding vanuit de regio naar één of meer belangrijke bestemmingen in de stad. Op andere locaties ligt de oplossing in het versnellen van een bestaande route door infrastructurele maatregelen.

Uit belevingsonderzoeken onder reizigers blijkt dat een overstap voor veel reizigers een belangrijk stresspunt in hun OV-reis vormt. We streven er daarom naar de noodzaak van overstappen voor de grootste groepen reizigers te minimaliseren. De recent gerealiseerde doorkoppeling van regionale treinen is hierin al een belangrijke stap. Door deze koppelingen over het Hoofdstation hebben reizigers meer mogelijkheden om rechtstreeks(er) naar hun bestemming te reizen en wordt de omgeving van het Hoofdstation ontlast.

Ook het aantal reismogelijkheden per uur is sterk bepalend bij de keuze voor OV. Daarom streven we ernaar de frequentie van de treinverbindingen en belangrijkste busverbindingen met Groningen te verhogen. Zeker bij de bus is dat overigens ook noodzaak, omdat we met de huidige vervoerscapaciteit niet alle toekomstige reizigers kunnen vervoeren.

Bus Rapid Transit (BRT) Groningen

De Qliners vormen in de huidige situatie al belangrijke, hoogwaardige regionale verbindingen (ook wel BRT genoemd). De Qliners zijn complementair aan het treinnetwerk en rijden met hoge snelheden (max. 100 km/u) en hoge frequenties. De ambitie is om de BRT-verbindingen ten zuiden en westen van Groningen verder in kwaliteit te verbeteren om de keuze voor het OV op deze regionale trajecten nog aantrekkelijker te maken.

Open toegang op het spoor

De Europese regelgeving maakt het sinds 2021 voor vervoerbedrijven mogelijk om zonder contractuele afspraken reizigers te gaan vervoeren op het spoor, mits dit het gecontracteerde vervoer niet te veel beïnvloedt. Arriva heeft reeds een aanvraag ingediend om treinen onder open toegang te gaan rijden tussen Zwolle en Groningen. Bij het maken van een keuze tussen treindiensten in open toegang en met een concessie vinden we dat het reizigersbelang voorop moet staan. Zo biedt open toegang kansen, omdat dit kan leiden tot een groter vervoeraanbod. Een potentieel nadeel is dat hiermee niet de zekerheid en kwaliteit wordt geboden die de reiziger wenst. Van belang is om het beste van markt en overheid bij elkaar te brengen zodat de reiziger maximaal profiteert. Vanuit de regio volgen we deze ontwikkeling op de voet en zijn we in gesprek met het Rijk over de mogelijkheden om open toegang in het voordeel van de reiziger te laten werken.



Bezoekers TT Assen

5.5 Sterker inzetten op tangenten in en rond stad Groningen

De opgave om het OV een grotere rol in de mobiliteit te laten spelen vraagt om meer kwaliteit en meer capaciteit. Het huidige OV in, van en naar stad Groningen is sterk radiaal ingericht: vrijwel alle trein- en busverbindingen rijden naar het Hoofdstation en de binnenstad van stad Groningen. Verdere intensivering op de radiale busroutes is vanwege de schaarse openbare ruimte in dit deel van de stad lastig en zorgt voor een verdere druk op doorstroming en betrouwbaarheid. Daarnaast is reizen via het Hoofdstation en de binnenstad niet altijd de snelste weg; een groot deel van de reizigers heeft hier helemaal geen bestemming.

Daarom zetten we sterker in op het gebruik van tangenten. Dit zijn verbindingen die locaties met elkaar verbinden zonder via het Hoofdstation en de binnenstad te rijden. Buiten de binnenstad is intensivering van het busverkeer vaak goed inpasbaar. Er zijn al een aantal succesvolle tangenten in en rond Groningen ontwikkeld. Met het versterken van de bestaande tangenten en het ontwikkelen van nieuwe tangenten zijn we in staat een robuuster bussysteem met een grotere capaciteit te ontwikkelen (figuur 13). Hiervoor is het randvoorwaardelijk dat de huidige radiale verbindingen in kwaliteit en frequentie op orde blijven en de doorstroming en betrouwbaarheid op de tangenten op orde is.

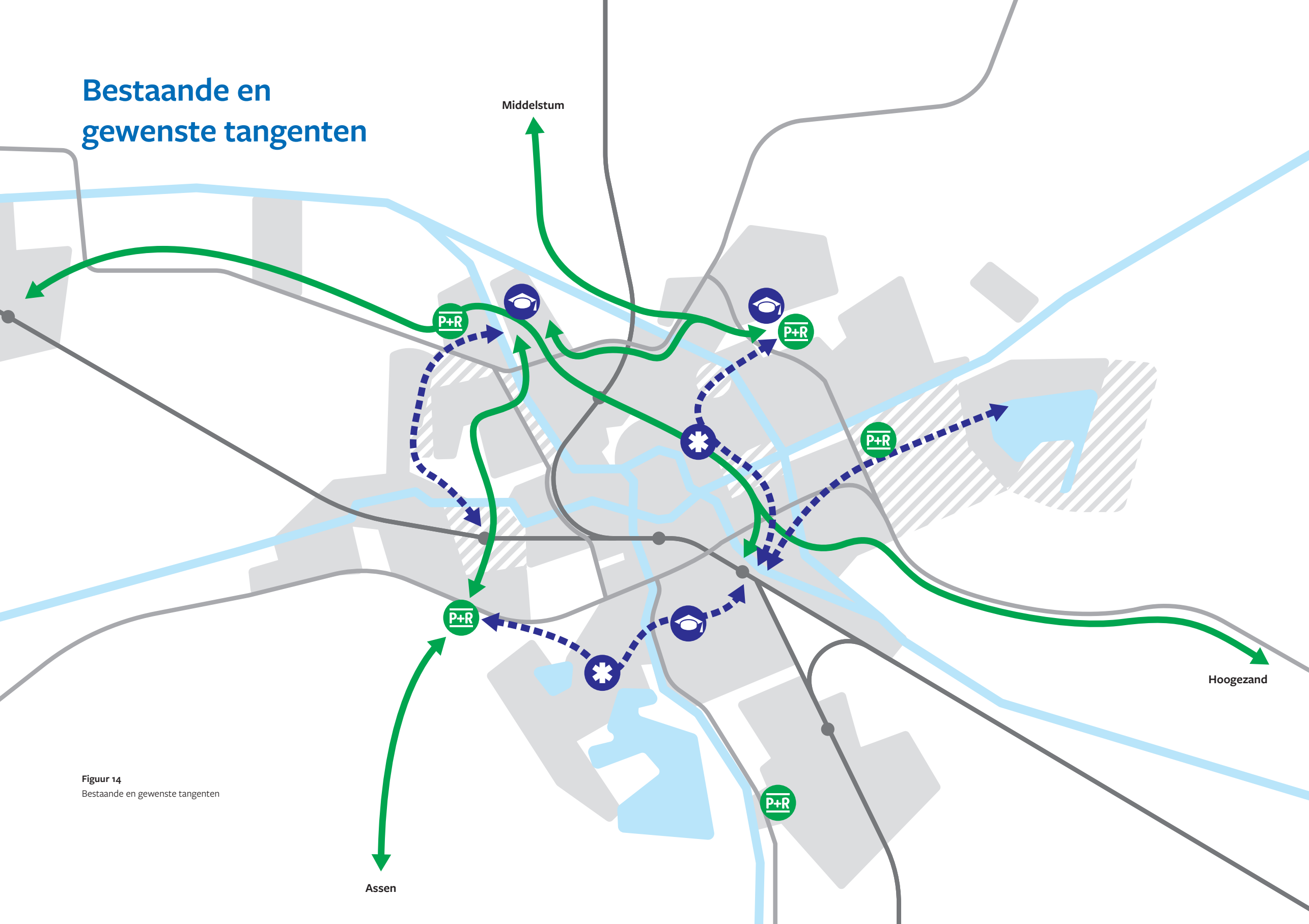
Reizigers verleiden

Essentieel bij de ontwikkeling van nieuwe tangenten is wel dat deze verbindingen voldoende aantrekkelijkheid (snelheid en/of frequentie) moeten hebben voor reizigers. Anders blijven de reizigers alsnog de verbinding via het Hoofdstation gebruiken. Kenmerkend voor de succesvolle huidige tangenten is dat deze de reizigers een aanmerkelijk reistijdvoordeel bieden. Hierdoor functioneren deze tangenten zelfs bij een beperkte frequentie al goed. Bij de nieuw te ontwikkelen tangenten is dit minder het geval en moeten reizigers vooral aangetrokken worden met een hoge frequentie. Dit vraagt om een ingroeimodel, waarbij eerst toegewerkt wordt naar meer reizigers en hogere frequenties op de bestaande radiale verbindingen. Daarna is er voldoende vervoerpotentie om – zeker op drukke momenten - zowel een radiale als tangentiële verbinding met een goede frequentie te kunnen aanbieden.



P+R Hoogkerk

Bestaande en gewenste tangenten



Figuur 14
Bestaande en gewenste tangenten

5.6 Ketenmobiliteit stimuleren

Het OV is sterk in het vervoeren van grote hoeveelheden mensen op gebundelde routes. Vooral in de meer landelijke regio rondom stad Groningen zijn de vervoerstromen dunner en de afstanden groter. Daar kiezen we voor het verknopen van individuele mobiliteit met OV via hubs die als het ware de schakel met de regio vormen. Er is in Groningen en Drenthe al het hub-netwerk ontwikkeld: 57 locaties waar mensen kunnen overstappen van bijvoorbeeld (deel)fiets of (deel)auto op het OV (figuur 14). Ook zijn dit de locaties waar de hubtaxi overstap biedt op bus en trein. Daarmee vergroten we het bereik van het OV-systeem aanzienlijk.

Versterken van hubs

Een sterkere inzet op tangenten en ketenmobiliteit vraagt om aantrekkelijkere knooppunten, waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen en parkeren en prettig kunnen wachten. Het is van belang dat deze hubs niet enkel vervoersknooppunten zijn, maar ook plekken waar sociale voorzieningen samenkomen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan zorgcentra, buurthuizen en kinderopvang. Het samenbrengen van dergelijke voorzieningen op bereikbare plekken beperkt de vraag naar mobiliteit, zorgt ervoor dat de hubs ook een bestemming worden en draagt bij aan de sociale veiligheid op de hub. Daarom wordt hard gewerkt aan de (door)ontwikkeling van treinstations in stad en regio en aan het verder uitbouwen van het netwerk van hubs in Groningen en Drenthe.

P+R

Rondom de stad Groningen vervullen de P+R-terreinen een belangrijke hub functie. Reizigers uit de regio parkeren hier hun auto en reizen per bus of fiets de stad in. Dit functioneert uitstekend: het gebruik van de P+R-terreinen is goed en groeit. De beoogde transitie van auto naar OV in het bovenlokale vervoer vraagt een verdere toename van het gebruik van de P+R's. De locaties rondom de stad bereiken echter hun capaciteitsgrenzen. We verkennen de mogelijkheden voor uitbreiding van de huidige P+R's (binnen de te ontwikkelen gemeentelijke visie P+R's). Ruimte voor uitbreiding van P+R's rondom de stad is echter beperkt. Daarom kijken we óók naar kansen voor groei in de regio. Daar is vaak nog wel ruimte voor (uitbreiding van) P+R's. Bovendien heeft het in de regio 'afvangen' van automobilisten voordelen: dit voorkomt toenemende drukte op de wegen naar de stad en het versterkt het gebruik van de OV-verbindingen tussen regio en stad. Randvoorwaardelijk voor deze regio P+R's is een hoogwaardige bediening met het OV.

Bushaltes

Naast de hubs vormen ook de reguliere (bus) haltes een poort tot het OV. Een basisvereiste is dat de bushaltes voldoen aan de minimale, landelijke toegankelijkheidseisen en dat adequate reisinformatie aanwezig is. Op de drukke(re) haltes, zeker als dit haltes voor het HOV betreft, is het wenselijk dat ook goede beschutte wachtgelegenheid aanwezig is, digitale reisinformatie en in sommige gevallen ook voorzieningen voor het stallen van (deel)tweewielers. Onze inzet is om het kwaliteitsniveau van de haltes, zeker aan het HOV-netwerk, te verhogen. Bijlage C biedt een overzicht van de kwaliteitseisen voor haltes. Op dit moment voldoen nog niet alle haltes aan de eisen en wensen. Daarom starten we een inventarisatie van de haltes om inzicht te krijgen waar maatregelen nodig zijn.

In de huidige situatie onderscheiden de HOV-haltes zich weinig van reguliere haltes, zowel wat betreft voorzieningen als wat betreft uitstraling. Om het hoogwaardige karakter van het de Q-link en Qliner-verbindingen te onderschrijven willen we de HOV-haltes ook als zodanig uitrusten én herkenbaar te maken, beginnend met de belangrijkste in- en uitstaphaltes.

Sociale veiligheid

Op hubs en bushaltes is sociale veiligheid een aandachtspunt. Met name wanneer deze langs doorgaande wegen en/of buiten kernen zijn gepositioneerd. Wanneer een kwaliteitsimpuls wordt gegeven aan haltes zal daarom aandacht zijn voor veiligheidsbeleving, zoals goede verlichting.



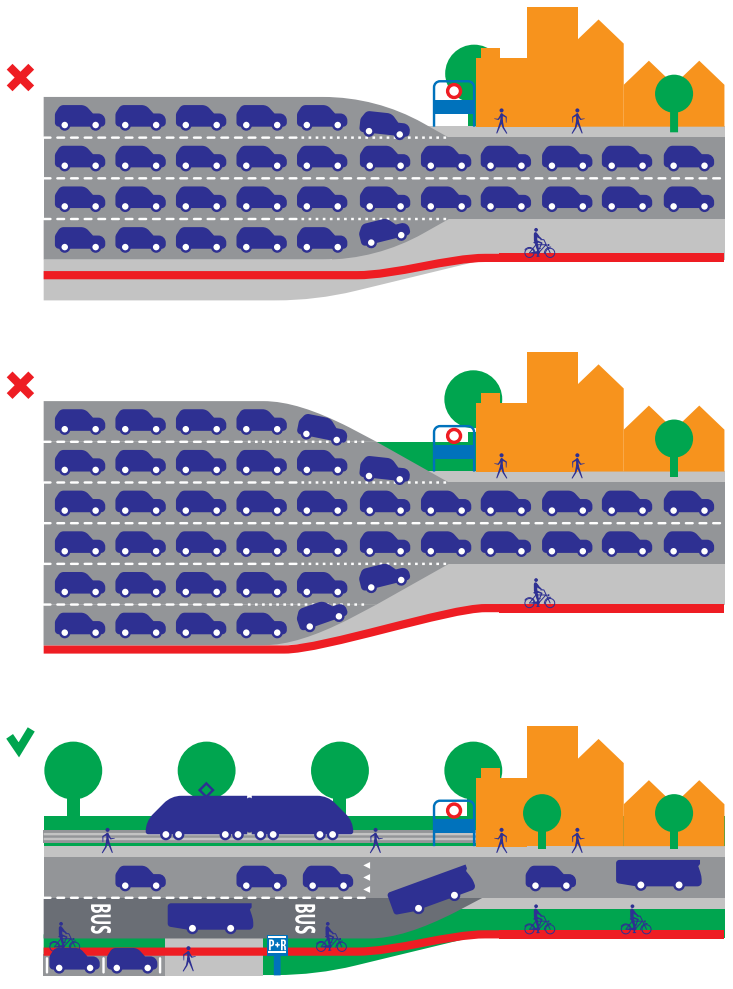
Station Groningen Europapark (2014)

5.7 Sterk flankerend beleid

Sterk flankerend beleid gericht op de gewenste ontmoediging van autobezit en –gebruik vormt een essentiële randvoorwaarde voor een grotere rol van het OV in het mobiliteitssysteem. De mobiliteitsvisies van de gemeente en de provincie vormen hiervoor een stevige basis. Vooral het doorvoeren van de voorgestelde verkeersfilters en een stringent parkeerbeleid zijn effectief voor de mobiliteitstransitie. Betaald parkeren is in alle grote steden reeds gemeengoed, zo ook in Groningen. Voor reizigers met een bestemming in de stad is van belang dat het goedkoper is om vanaf de P+R met de bus naar de binnenstad te reizen, dan dat het is om in de binnenstad te parkeren. Ook het verminderen van het parkeeraanbod is een effectieve vorm van parkeerbeleid. Daarnaast is het verminderen van de ruimte voor de rijdende auto effectief voor de mobiliteitstransitie.

Uit onderzoek blijkt dat wanneer de ruimte voor de auto wordt verminderd, dit naast een herverdeling van verkeer naar tijd, plaats of vervoerwijze ook leidt tot het permanent verdwijnen van een deel van het verkeer; het ‘verdampingseffect’. Het omgekeerde geldt ook; aanleg van meer wegen leidt tot meer verkeer (figuur 15). En dat kan de stad niet aan.

Ook kan gedacht worden aan flankerende maatregelen aan de kant van herkomst van inwoners in de stad; zo kan bij (her)ontwikkeling van stadswijken de potentie van parkeerhubs aan de randen van de wijk onderzocht worden. Zo blijft de auto ook voor inwoners van stedelijke gebieden beschikbaar voor reizen waarvoor het OV of de fiets geen alternatief is, zonder dat de auto de stad belast met ruimtebeslag of verkeersonveiligheid.



Figuur 15
Visualisatie effecten verminderen ruimte voor de auto
(gebaseerd op De Correspondent, 2022 - aangepast door Sebas van den Brink)

5.8 Verduurzaming

Met het OV dragen we bij aan het terugdringen van emissies naar 0, het beperken van klimaatverandering en de overgang naar hernieuwbare energie. Zo stromen in de periode 2024-2026 nieuwe elektrische OV-bussen in waarmee de busvloot in Groningen en Drenthe uit ruim 300 elektrische bussen en 30 waterstofbussen bestaat. Alleen op een aantal regionale lijnen rijden nog ongeveer 30 bussen op HVO. In de nieuwe concessie vanaf 2030 zijn er alleen nog maar zero emissie-bussen en hebben we een 100% emissievrije concessie. Alle regionale treinen zijn vanaf de start van de regionale treinconcessie in 2035 zero emissie. Binnen de aanbesteding voor de regionale treinconcessie wordt dit meegenomen. Daarbij kijken we naar waterstof en (partiële) elektrificatie.

Een aandachtspunt in relatie tot de verduurzaming van het OV is de huidige problematiek van netcongestie. Bij de verduurzaming van de busvloot is rekening gehouden met het nu bekende busnetwerk en vaststaande wijzigingen daarin (zoals de verplaatsing van het busstation in Groningen), door tijdig nieuwe netaansluitingen voor oplaadpunten aan te vragen. Indien voor toekomstige ontwikkelingen in het busnet extra oplaadpunten en/of verplaatsing van bestaande oplaadpunten nodig zijn, dan kan de netcongestie beperkend werken voor deze ontwikkelingen. Er zijn voor de komende 6 jaar geen nieuwe aanvragen voor zware netaansluitingen mogelijk. Een oplossing kan liggen in het intensiever benutten van bestaande oplaadpunten en de tijdelijke inzet van bussen die niet elektrisch opgeladen hoeven te worden. Ook het ontwikkelen van zonnedaken op P+R's, waar vaak ook oplaadpunten voor het OV zijn, is een te onderzoeken koppelkans.



Busstalling Groningen Peizerweg

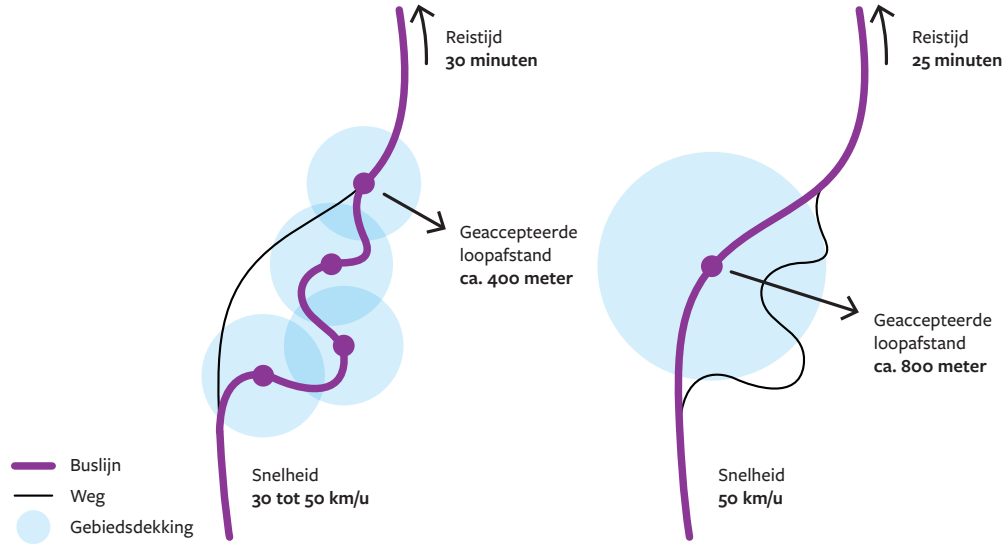
5.9 Inclusiviteit

Bereikbaarheid van OV

Uit het rapport 'Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022' van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat het 'rationaliseren' en afschalen van het OV landelijk heeft geleid tot een minder goede bereikbaarheid van voorzieningen met name in de avonden en weekenden.

Ook in Groningen en de omliggende regio zijn de afgelopen jaren diverse buslijnen "gestrekt" om het OV-netwerk te versnellen en kosteneffiënter te maken. De ambitie is om de grootste groep reizigers zo snel en comfortabel mogelijk op hun bestemming te brengen. Daarvoor hanteren we een ruimere afstand tot de halte dan voorheen (dit principe is gevisualiseerd in figuur 16). Hierdoor is het belang van goede, toegankelijke wandel- en fietsroutes (ook voor rolstoelgebruikers) naar haltes toe nog groter geworden. Daarbij moet ook de overstap van de halte naar het voertuig op een toegankelijke manier gefaciliteerd worden. Denk hierbij aan een minimaal gat tussen halte en voertuig, rolstoel die goed vastgezet kan worden in de bus en werkende liften op stations.

Voor de doelgroep die niet in staat is om deze grotere afstand naar de dichtstbijzijnde bushalte



Figuur 16
Visualisatie principe buslijnen "strekken"



Reizen met een rolstoel Emmaplein Groningen

of treinstation af te leggen, bijvoorbeeld omdat men slecht ter been is en/of geen gebruik kan maken van fiets, brommer of auto, bieden we zoveel mogelijk kleinschalige vervoersoplossingen.

Er is al een aantal geschikte aanvullende vervoersopties voorhanden, zoals de hubtaxi. Het gebruik en bekendheid van de hubtaxi neemt toe. Om het OV-systeem inclusiever te maken, is het de ambitie om de hubtaxi verder te verbeteren. Gekeken wordt naar de meest geschikte maatregelen hiervoor. Zo kan mogelijk de naamsbekendheid van de hubtaxi worden vergroot. Daarnaast is er de ambitie om de hubtaxi (waar mogelijk) te verbeteren op het gebied van gebruiksvriendelijkheid; dat betekent kortere reserveer/wachttijden en ruimere bedieningsperiodes.

Naast de hubtaxi, rijdt er in steeds meer wijken en dorpen een vorm van kleinschalig vervoer. Onder de juiste voorwaarden ondersteunen we deze vrijwilligersinitiatieven. Samen met de initiatiefnemers en de doelgroep bekijken we op welke plekken wijkvervoer iets kan toevoegen aan



Hubtaxi bij hub Gieten

de leefbaarheid in de wijk en de bereikbaarheid van bestemmingen. Bovendien hebben deze initiatieven vaak een positief neveneffect: het kan mensen helpen een (betaalde) baan te vinden en het versterkt de sociale cohesie binnen de wijk. Ten slotte is kleinschalig vervoer vaak ook een stuk toegankelijker dan het reguliere OV doordat mensen van huis worden opgehaald. Kleinschalig vervoer biedt een oplossing voor de bereikbaarheid van bestemmingen die minder goed met het OV bereikbaar zijn (geworden), waardoor meer inwoners de kans krijgen om te gaan waar ze heen willen en mee te kunnen doen aan de maatschappij.

Betaalbaarheid & betaalgemak

Een andere mogelijke beperkende factor voor het gebruik van het OV zijn de kosten van het OV, die niet voor alle inwoners te betalen zijn. Er wordt daarom een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het aanbieden van lagere OV-tarieven voor inwoners met een kleine beurs.

Om het betaalgemak in het OV te vergroten is in 2022 gestart met de integratie van OVpay: het in- en uitchecken met de pinpas. Hierdoor hoeven reizigers niet meer van tevoren een bus- of treinticket of OV-chipkaart aan te schaffen. De komende tijd zal in het kader van OVpay gewerkt worden aan het beter integreren van betaalmethoden en producten én zal het proces voor het afsluiten van een abonnement versimpeld worden.

Toegankelijke reisinformatie

Eerder in dit hoofdstuk is al gesproken over de fysieke toegankelijkheid van haltes en bereikbaarheid van het OV. Naast fysieke toegankelijkheid moet ook reisinformatie toegankelijker. Dat betekent onder meer dat reisinformatie op B1-taalniveau te verkrijgen moet zijn en dat er goede integratie is met reisinformatie van andere gebieden/vervoerders.

Digitale reisinformatie wordt steeds belangrijker. Hier kunnen reizigers real-time informatie over

de vertrek- en aankomsttijden van treinen en bussen zien, waardoor mensen beter weten wat ze kunnen verwachten. Naast een DRIS op HOV-haltes en stations, moet daarom op alle haltes een verwijzing te vinden zijn naar digitale reisinformatie. Er zal ook altijd een vorm van fysieke haltevertrekstaten aanwezig moeten zijn voor reizigers die digitaal niet/minder vaardig zijn of geen telefoon tot hun beschikking hebben.

Ook de chauffeur en conducteur spelen hierin een grote rol. Zij zijn beschikbaar om meer informatie te verstrekken en reizigers te helpen bij het maken van hun OV-reis. Daarbij moet gestreefd worden naar het bieden van een gegarandeerde overstap, waar dat mogelijk is.

Overkoepelende acties en maatregelen

- → OV-promotie onder nieuwe inwoners bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (lopend)
- → (Door)ontwikkeling hubs (lopend)
- → Verbeteren van multimodale reisinformatie (lopend)
- → Aanpak (fysieke) toegankelijkheid bushaltes (lopend)
- → Herkenbaarheid en kwaliteitsimpuls HOV-haltes
- → Verduurzaming bus en regionale trein (lopend)
- → Aantrekkelijker maken van Hubtaxi
- → Onderzoeken OV-propositie voor huishoudens met een kleine beurs (lopend)

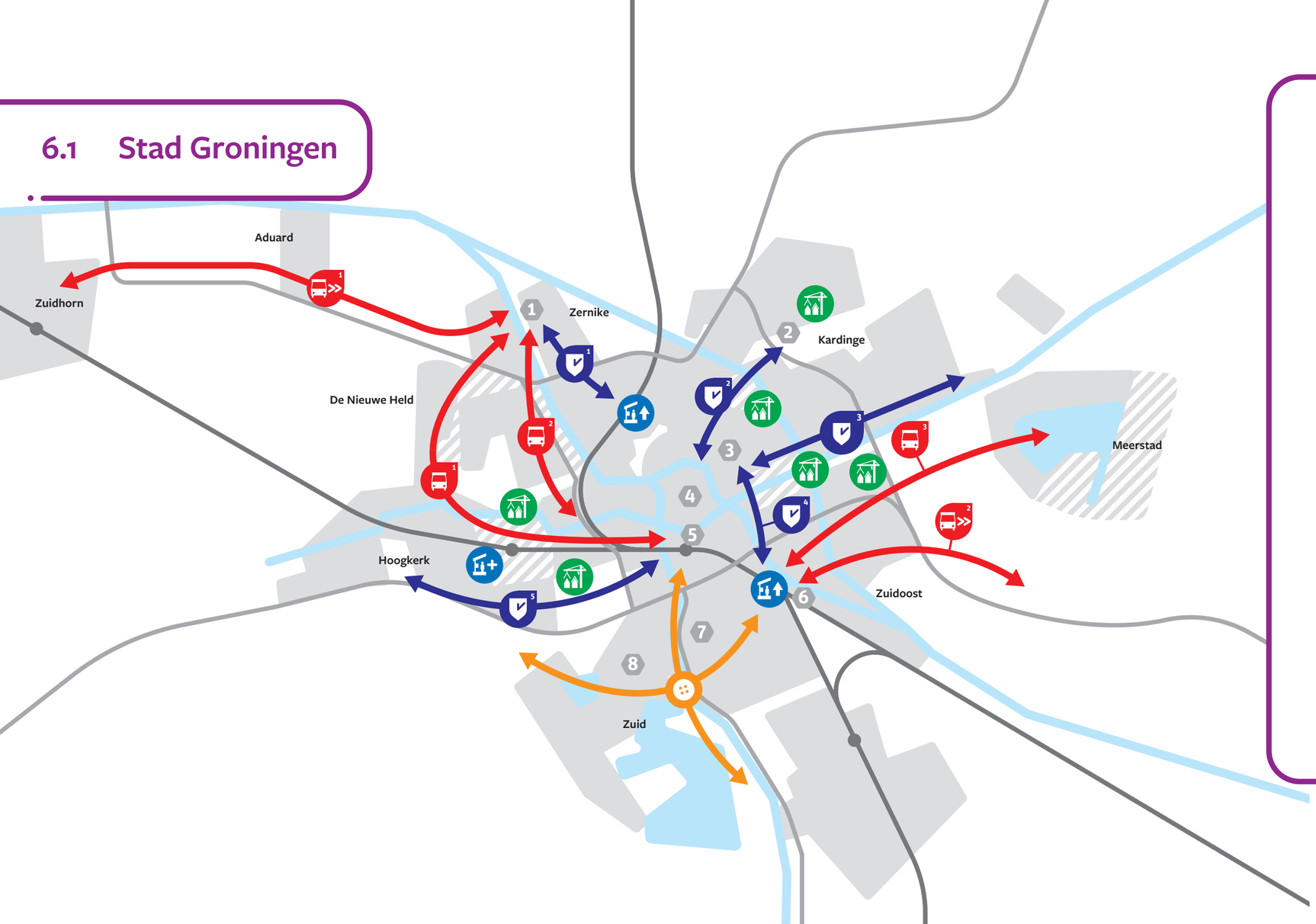
Hoofdstuk 6

Uitwerking streefbeeld per regio



Regionale trein bij Grijpskerk

6.1 Stad Groningen



Acties en maatregelen Stad Groningen

- Betrouwbaarheidsmaatregelen busbanen, busstroken en belangrijke busroutes
- Doorstroming- en betrouwbaarheidsmaatregelen N355
- Busbediening De Suikerzijde en De Nieuwe Held
- Busbediening Reitdiepzone
- Ontwikkeling tangenten i.c.m. knoop Groningen-zuid
- Herontwikkeling Groningen Spoorzone (nieuw busstation, spoortunnel, insnijding Emmaviaduct) en doorkoppelen regionale treinen
- Realisatie station Groningen Suikerzijde
- Benutten potentieel Station Europapark
- Knooppuntontwikkeling Station Noord
- Nieuwe busverbinding Meerstad – Station Europapark
- Kans: ruimtelijke ontwikkelingen Zernike (woningbouw) en P+R Hoogkerk, langs Peizerweg, langs Oosterhamrikzone, bij Kardinge, Driebond en De Eems

Vergroting doorstroming en betrouwbaarheid

Onze prioriteit ligt bij het vergroten van doorstroming en betrouwbaarheid van de bus op de volgende trajecten:

- Busbanen en busstroken: Zonnelaan, Oosterhamrikbaan, Damsterdiep, Europaweg, Peizerbaan
- N355 tussen Zuidhorn en Groningen
- Route tussen station Groningen Noord, winkelcentrum Paddepoel en Zernike
- Route tussen A28 en Hoofdstation

Gebiedsontwikkeling aan HOV-netwerk

In de regio werken we al jaren aan een beleid voor verstedelijking en mobiliteit dat is gericht op een optimale afstemming. De geplande ontwikkellocaties in de stad Groningen liggen nagenoeg allemaal aan het huidige HOV-netwerk (figuur 18). Dit is gunstig omdat de ligging aan bestaande verbindingen het mogelijk maakt om de extra reizigers te vervoeren zonder grootschalige investeringen in infrastructuur en exploitatie van het OV. Een ander groot voordeel is dat het OV al aanwezig is vanaf oplevering van de eerste woning, zodat nieuwe bewoners direct voor het OV kunnen kiezen.

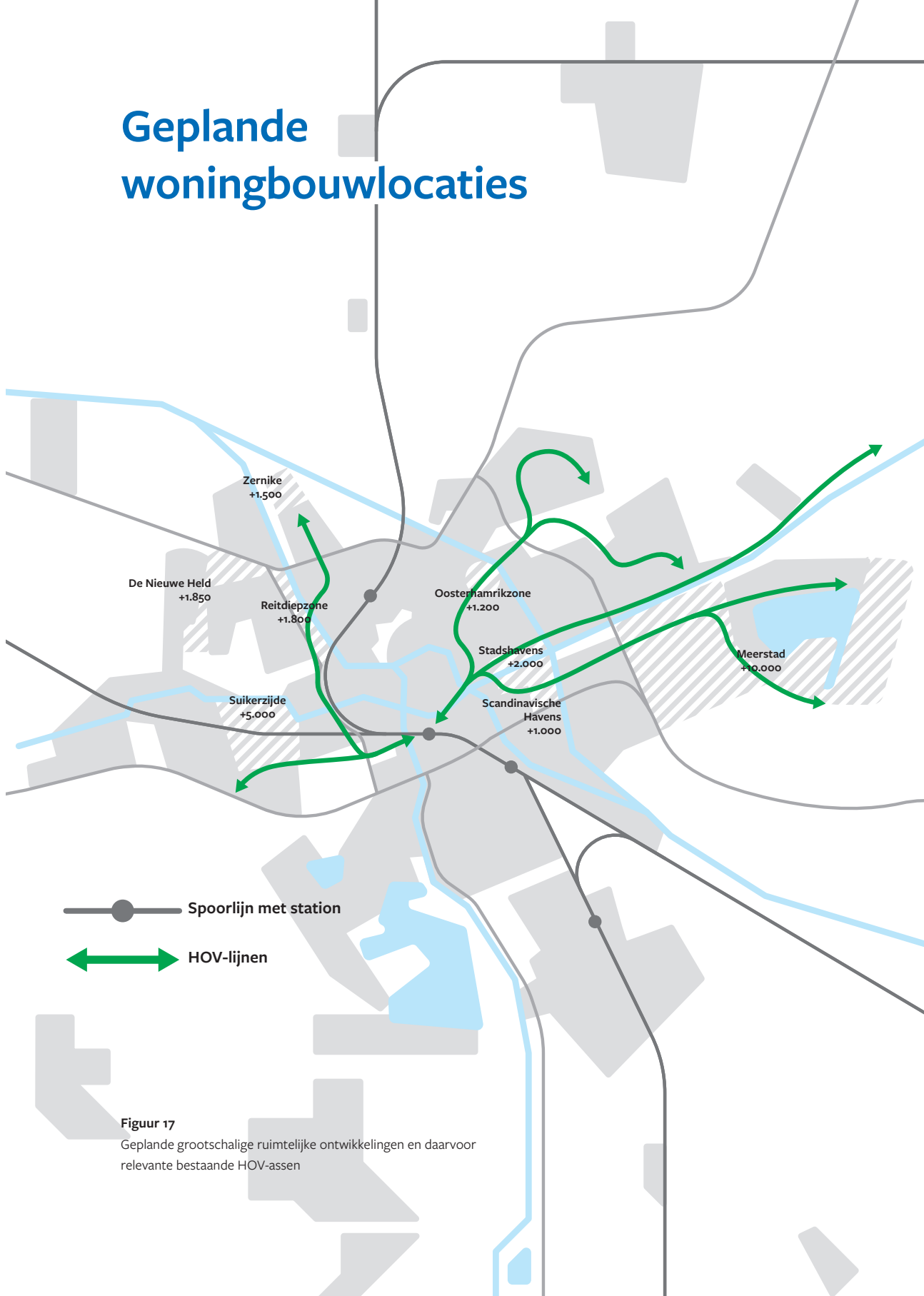
In de westflank van stad Groningen zijn de benodigde HOV-routes om de nieuwe stadsdelen te kunnen ontsluiten nog niet allemaal aanwezig. Plannen voor nieuwe HOV-busverbindingen en een nieuw treinstation Groningen Suikerzijde om ook deze nieuwbouwlocaties te ontsluiten zijn in de maak. Deze plannen zijn opgenomen in de maatregelenlijst (bijlage D en E) Daarbij is het maken van de juiste keuzes in bijvoorbeeld de weginrichting zeer bepalend voor de uiteindelijke meerwaarde die het OV daar kan krijgen.

Ontsluiting nieuwe stadswijken

We zetten erop in om de nieuwe stadswijken Suikerzijde en De Nieuwe Held te gaan ontsluiten met een combinatie van trein en bus. Centraal in de ontsluiting van Suikerzijde komt het aan te leggen treinstation Suikerzijde te staan. Inzet van de gemeente is dat ook de treinen op de beoogde Lelylijn daar gaan stoppen, zodat Suikerzijde ook in westelijke richting goed met de regio verbonden is. We hebben de volgende busbediening voor ogen:

- HOV-route P+R Hoogkerk - (station) Suikerzijde - Vinkhuizen – Zernike
- HOV-route Hoofdstation - (station) Suikerzijde – De Nieuwe Held (- P+R Reitdiep)

Geplande woningbouwlocaties



Figuur 17
Geplande grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en daarvoor relevante bestaande HOV-assen

- OV-route Hoofdstation – Westerhaven - Suikerzijde – Hoogkerk - P+R Hoogkerk
- Bediening voorterrein Suikerzijde via de HOV-route Peizerbaan (vraagt om nieuwe fiets/voetgangerstunnel onder het spoor door ter hoogte van de Tuinland).

De verbetering van de bediening van de nieuwe stadswijk Reitdiepzone vraagt om flinke investeringen en is in uitvoering deels afhankelijk van de beoogde ombouw van de Ring West. We zien nog mogelijkheden om de situatie voor het OV bij de ombouw van de Ring West te verbeteren. Voor de korte termijn kan de OV-bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Reitdiepzone mogelijk verbeterd worden door een extra bushalte nabij de spoorwegovergang Friesestraatweg en een voetgangersbrug over Ring West bij Edelsteenlaan aan te leggen, zodat de bushalte aan de Goudlaan bereikt kan worden. Onderzocht moet worden of dit haalbaar is.

Zodra de Ring West van ongelijkvloerse kruisingen wordt voorzien, ontstaan mogelijkheden voor extra bushaltes bij de Reitdiepzone. Naast bediening door de bestaande stadslijn tussen Vinkhuizen en het Hoofdstation is het ook een interessante optie om de snelle Q-link tussen Zernike en Hoofdstation geheel via Ring West laten rijden met haltes ter hoogte van de Reitdiepzone. Niet alleen wordt hiermee de Reitdiepzone beter bediend, ook de hoofdmoot van de huidige reizigers in deze verbinding krijgt hierdoor een snellere route. Van belang is dat de verbinding voor reizigers tussen Zernike en het Hoofdstation voldoende aantrekkelijk blijft.

De overige grote nieuwbouwlocaties in Groningen stad (Meerstad, De Eems, Stadshaven, Oosterhamrikzone, Europapark, spoorzone, Zernike) worden al bediend per OV. Het vervoeraanbod zal vergroot worden zodra reizigersaantallen en financiën dit mogelijk maken en de route geschikt hiervoor is gemaakt. Voor Meerstad zijn afspraken gemaakt over de busroute in de nog aan te leggen wijkdelen. Vanwege de beoogde verlegging van Q-link 5 van Middelbert en Engelbert naar de Hoofdweg en het zuidelijke deel van Meerstad lopen gesprekken met de belangenvereniging MEER-dorpen over een vervangende bediening van de dorpen.

Functiemenging

We zien op diverse locaties in stad en regio kansen voor het creëren van (meer) functiemenging waardoor een ‘tegenspits’ ontstaat en OV en weginfrastructuur beter worden benut. Deels worden deze kansen al verzilverd binnen reeds lopende gebiedsontwikkelingen, zoals woningbouw op Zernike, werkgelegenheid in de Oosterhamrikzone en werkgelegenheid en onderwijs in De Suikerzijde. Te verkennen in het kader van de binnenkort op te stellen nieuwe omgevingsvisie voor de gemeente Groningen is de haalbaarheid van kantoorgerelateerde werkgelegenheid en/of onderwijs bij P+R Hoogkerk, langs de Peizerweg, bij Kardinge, Driebond en in De Eems.

Hoger bouwen

In Groningen wordt in toenemende mate in hogere dichtheden gebouwd. Om sturing te geven aan het denken daarover, is zomer 2024 door de gemeente Groningen het Handboek Hoger Bouwen opgesteld. Het handboek geeft aan welke potentie er gezien wordt in hoger bouwen, hoe hogere bebouwing goed ingepast kan worden in de stedelijke omgeving en welke eisen eraan worden gesteld. Onderstaande kaart toont waar in de stad potentie gezien wordt voor hoger bouwen (figuur 19). De locaties met de hoogste dichtheden (gemengd stadsmilieu en hoger) liggen vrijwel allemaal bij treinstations of haltes van het HOV. Zodra er concrete plannen voor deze locaties gemaakt worden, is het zaak om te bezien of uitbreiding of verbetering van het OV op deze locaties noodzakelijk is. We zien nu al een aantal kansen:

- beter benutten van station Groningen Noord als stedelijk knooppunt;
- betere OV-bediening Reitdiepzone;
- betere OV-bediening Martini ziekenhuis en omgeving.

Ontwikkeling tangenten

Het Daily Urban System van Groningen kent al een aantal tangentverbindingen. Deze tangenten gaan we versterken, door waar nodig de doorstroming en betrouwbaarheid te vergroten en het vervoeraanbod uit te breiden. Daarnaast is het noodzakelijk om enkele nieuwe tangenten te ontwikkelen, om daarmee de toekomstige vervoergroei te kunnen opvangen. De nieuwe tangenten in de stad worden allemaal verbonden met station Europapark. Station Europapark kent een zeer goede treinbediening vanuit de gehele regio en biedt een goede uitgangspositie om het zuiden en oosten van Groningen stad te bedienen. De nieuwe tangenten worden hierna toegelicht.

Groningen-zuid

Belangrijke reisbestemmingen in het zuidelijk deel van Groningen zijn het Martini Ziekenhuis (met omliggende bedrijven), het scholencluster in de Wijert en de bedrijven rondom station Europapark.

Idealiter ontwikkelen we een tangent tussen Martini Ziekenhuis, langs het scholencluster naar station Europapark, met overstapmogelijkheid bij de A28. Hierdoor is het voor reizen tussen Groningen-zuid en de zuidelijke regio (Assen, Emmen, etc.) niet langer nodig om via het Hoofdstation te reizen. Dit vraagt om een geschikte route voor deze verbinding en om een goede overstapplek tussen deze tangent en de buslijnen op de A28. In het verleden is al gebleken dat dit een lastige opgave is vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid en veiligheidsrichtlijnen voor autosnelwegen. We gaan onderzoeken welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om de omliggende wegenstructuur geschikt te maken voor het faciliteren van bussen van/naar de knoop. Indien blijkt dat dit inderdaad geen haalbare kaart is, zien we als alternatief om vanaf P+R Haren bussen rechtstreeks te laten rijden naar de genoemde bestemmingen in Groningen-zuid.

Station Europapark – Kardinge

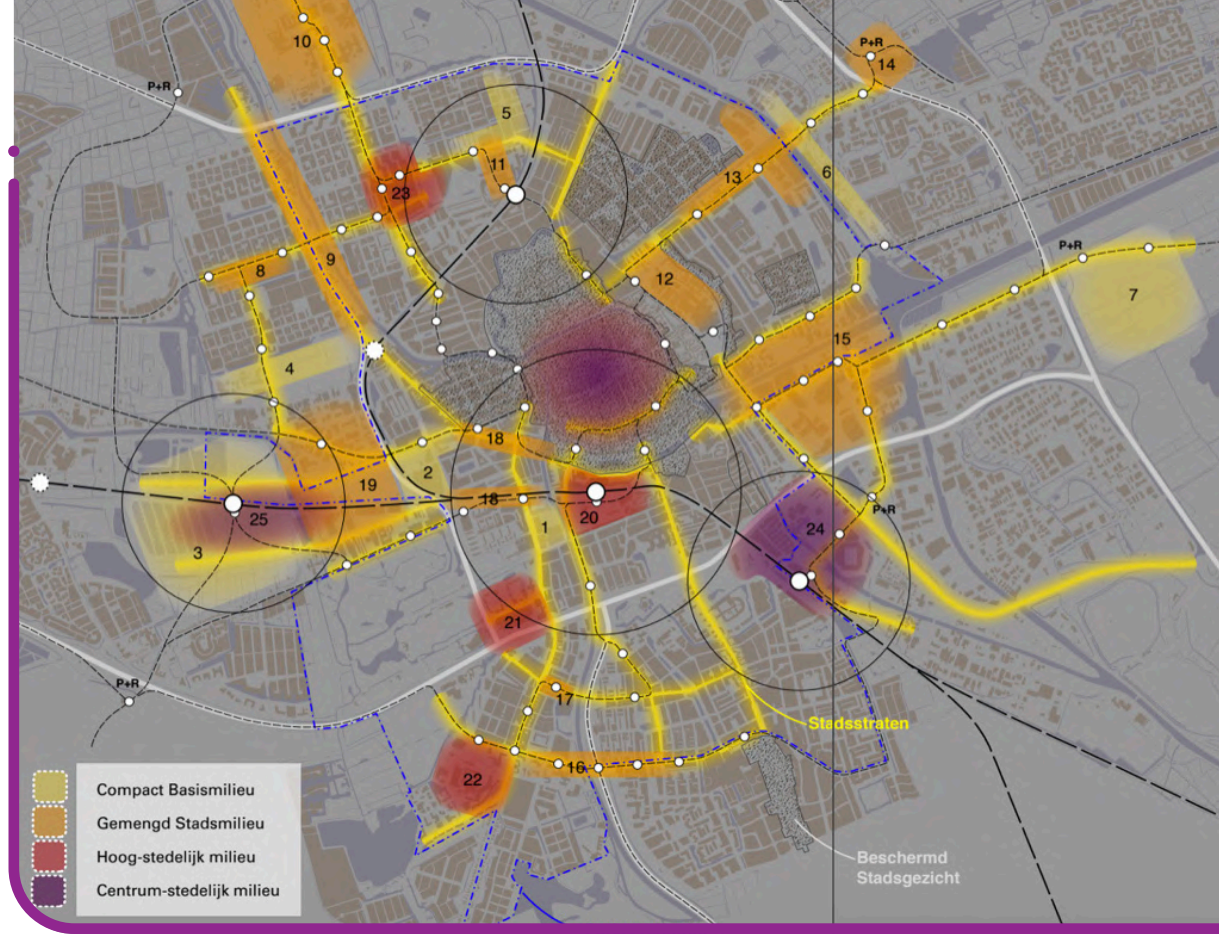
Ook op de relatie Europapark - (UMCG) - Kardinge zien we potentie voor een tangentverbinding. In 2019 was al met deze verbinding gestart, maar deze is tijdens de Coronapandemie opgeheven voordat deze echt zijn waarde kon bewijzen. Nader te bepalen is wat de beste route is: via de Ring Zuid en Ring Oost, via bedrijventerrein Driebond en de Ring Oost óf via het UMCG.

Meerstad – Station Europapark

Meerstad en De Eems gaan naar de huidige verwachting in totaal ruimte bieden aan 8.000 á 10.000 woningen. Dat leidt tot een flinke groei van het aanbod en gebruik van OV. We zien er meerwaarde in om te zijner tijd een nieuwe snelle verbinding tussen Meerstad, De Eems en Station Europapark te laten rijden. Dit ontlast de binnenstad en het Hoofdstation en biedt reizigers uit Meerstad en De Eems extra reismogelijkheden.

Ontlasten binnenstad

Naast het ontwikkelen van tangenten die geheel om de binnenstad en het Hoofdstation heen rijden, gaan we ook verkennen of we met aanpassingen aan het bestaande busnet een verdere toename van de drukte op de routes langs de randen van de binnenstad kunnen voorkomen. Te overwegen is om de bussen van/naar Westerhaven via het westelijke deel van de Stationsweg te laten rijden en om op termijn een deel van de bussen van/naar oostelijke bestemmingen via de route Zuiderpark – Griffeweg te laten rijden (we denken hierbij aan de extra bussen die nodig zijn voor toekomstige groei). Daarmee zou op het westelijke deel van het Gedempte Zuiderdiep en het Emmaplein de businfrastructuur zelfs geheel kunnen verdwijnen, wat veel ruimte biedt voor andere functies. Voorwaarde voor deze routewijzigingen is een goede doorstroming en betrouwbaarheid op de genoemde alternatieve routes.



Figuur 18
Potentiële verdichtingslocaties in stad Groningen, grotendeels aan de HOV-structuur (bron: Handboek Hoger Bouwen, gemeente Groningen 2024)

Verleggen HOV-as Oosterhamrikzone

Bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie heeft de gemeenteraad van Groningen gevraagd een verlegging van de HOV-as P+R Kardinge – UMCG – binnenstad – Hoofdstation – P+R Hoogkerk van de Oosterhamrikkade naar de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan te onderzoeken als onderdeel van de

gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone. Deze HOV-as is de drukste buscorridor in de stad Groningen. Randvoorwaardelijk is dat de kwaliteit en het aanbod van OV op deze corridor minimaal gelijk blijft aan het huidige niveau en bij voorkeur verbetert. Voor de Q-linklijnen 3 en 4 streven we op het traject tussen het Hoofdstation en het eindpunt van de routes (via de Oosterhamrikbaan) naar rijtijdverkorting. O.a. het gunstiger instellen van de verkeerslichten voor de bus kan de doorstroming op dit traject verbeteren.

Ontwikkeling hubs en haltes

We zetten in op de doorontwikkeling van ons netwerk van hubs in Groningen en Drenthe. Binnen de stad Groningen gaat hierbij de aandacht vooral uit naar de treinstations en de P+R's. Daarnaast werken we aan een verbetering van de tussenliggende bushaltes. Speciale aandacht verdienen de alle drukste haltes in de stad. Op dit moment voldoet de wachtgelegenheid bij de haltes Zuiderdiep, Sint Jansbrug en Zernikeplein niet (geheel) aan het beoogde kwaliteitsniveau.

Treinstations

Het omvangrijke, lopende project Groningen Spoorzone bestaat uit een aantal samenhangende deelprojecten om de bereikbaarheid van Groningen en het gemak van overstappen te verbeteren. Over deze projecten heeft al besluitvorming plaatsgevonden, maar worden hier voor de volledigheid toegelicht:

- Nieuw busstation bij Hoofdstation Groningen (gereed 2026): Het huidige busstation aan de noordzijde van de sporen heeft op dit moment onvoldoende capaciteit en kwaliteit. Met de aanleg van een nieuw busstation aan de zuidzijde kan de gewenste kwaliteitsimpuls en (toekomstige) groei van het aantal reizigers het beste worden gefaciliteerd.
- Ondertunneling Hoofdstation (gereed 2026): De belangrijke HOV-as vanaf het nieuwe busstation Groningen naar de binnenstad wordt via een bustunnel onder het spoor door gehaald. Hierdoor rijden per dag circa 1.000 bussen conflictvrij naar de binnenstad. De Stationsweg aan de Noordzijde van het busstation wordt ontlast, waarmee ruimte voor voetgangers en fietsers ontstaat.
- Insnijding Emmaviaduct (gereed circa 2028): De insnijding van het Emmaviaduct resulteert in een rechtstreekse, conflictvrije aansluiting voor de al het busvervoer tussen busstation Zuid en de A28/ Groningen-zuid. Dit levert zowel tijdswinst, als een verbetering van de betrouwbaarheid van de bus op.

Na afronding kan dit station nog beter functioneren als een aantrekkelijk knooppunt. Verder zetten we in op:

- De realisatie van station Groningen Suikerzijde. Dit station is belangrijk voor de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel De Suikerzijde. Niet alleen biedt het station betere reismogelijkheden voor inwoners en bezoekers, maar het maakt ook dat De Suikerzijde een aantrekkelijker vestigingsklimaat krijgt voor onderwijs, bedrijven en andere voorzieningen. Voor de gebiedsontwikkeling van de Suikerzijde heeft het meerwaarde om station Groningen Suikerzijde meer dan twee keer per uur te bedienen per trein.
- Het beter benutten van station Europapark als knooppunt van bus en trein. Zoals hiervoor onder 'ontwikkeling tangenten' aangegeven zien we mogelijkheden om de uitstekende treinbereikbaarheid van dit station te benutten om ook omliggende woon- en werkgebieden beter per bus op het station aan te sluiten.
- Het verder ontwikkelen van station Noord tot belangrijk OV-knooppunt. Station Noord wordt goed gebruikt door omwonenden en heeft sinds de doorkoppeling van de treinen op het Hoofdstation in potentie een grotere rol als overstappunt van trein op bus. Dat maakt dit een belangrijk OV-knooppunt én een interessante plek voor ruimtelijke ontwikkelingen. De inzet is daarom een integraal plan te ontwikkelen voor een upgrade van het OV-knooppunt en ruimtelijke (her)ontwikkeling van de stationsomgeving.

P+R

Zoals beschreven in Hoofdstuk 5.5. functioneren de P+R-locaties om de stad Groningen goed. Op meerdere P+R's is het gebruik nu al zo groot dat uitbreiding van de parkeer- en stallingsfaciliteiten noodzakelijk is. Daarom wordt in 2025 op de P+R's Haren, Meerstad en Reitdiep de fietsenstallingscapaciteit uitgebreid. Hierbij wordt overigens ook een uitbreiding van het fietsparkeren bij enkele andere HOV-haltes meegenomen. Waar nodig en mogelijk zal ook de parkeercapaciteit van de P+R's uitgebreid worden.

Bedrijventerreinen

Een opgave is de verbetering van de bereikbaarheid van de grote bedrijventerreinen in de stad (Westpoort en het bedrijvengebied in stadsdeel Zuidoost). Het autogebruik naar deze gebieden is van oudsher groot, mede doordat deze gebieden vaak moeilijk door het OV bediend kunnen worden.

De bedrijventerrein Driebond, Stadshavens en Scandinavische havens worden al goed bediend door Q-link 5 over de Sontweg en Sint Petersburgweg. Europapark wordt goed bediend door het treinstation en Q-link 2.

Lastiger is de bediening van Westpoort, Euvelgunne en Oude Roodehaan. De huidige wegenstructuur maakt een efficiënte OV-bediening door de gebieden lastig. Daarom voorzien we bij bedrijventerrein Westpoort vooralsnog alleen in bediening via de bushalte aan de A7 (op-/afrit Westpoort). Hier zorgen we voor bushaltes met voldoende haltevoorzieningen en de mogelijkheid om per fiets de 'uithoeken' van het bedrijventerrein te bereiken. Vaak vraagt dit ook om aanpassingen aan de weginrichting, om de terreinen meer fiets- en wandelvriendelijk te maken.

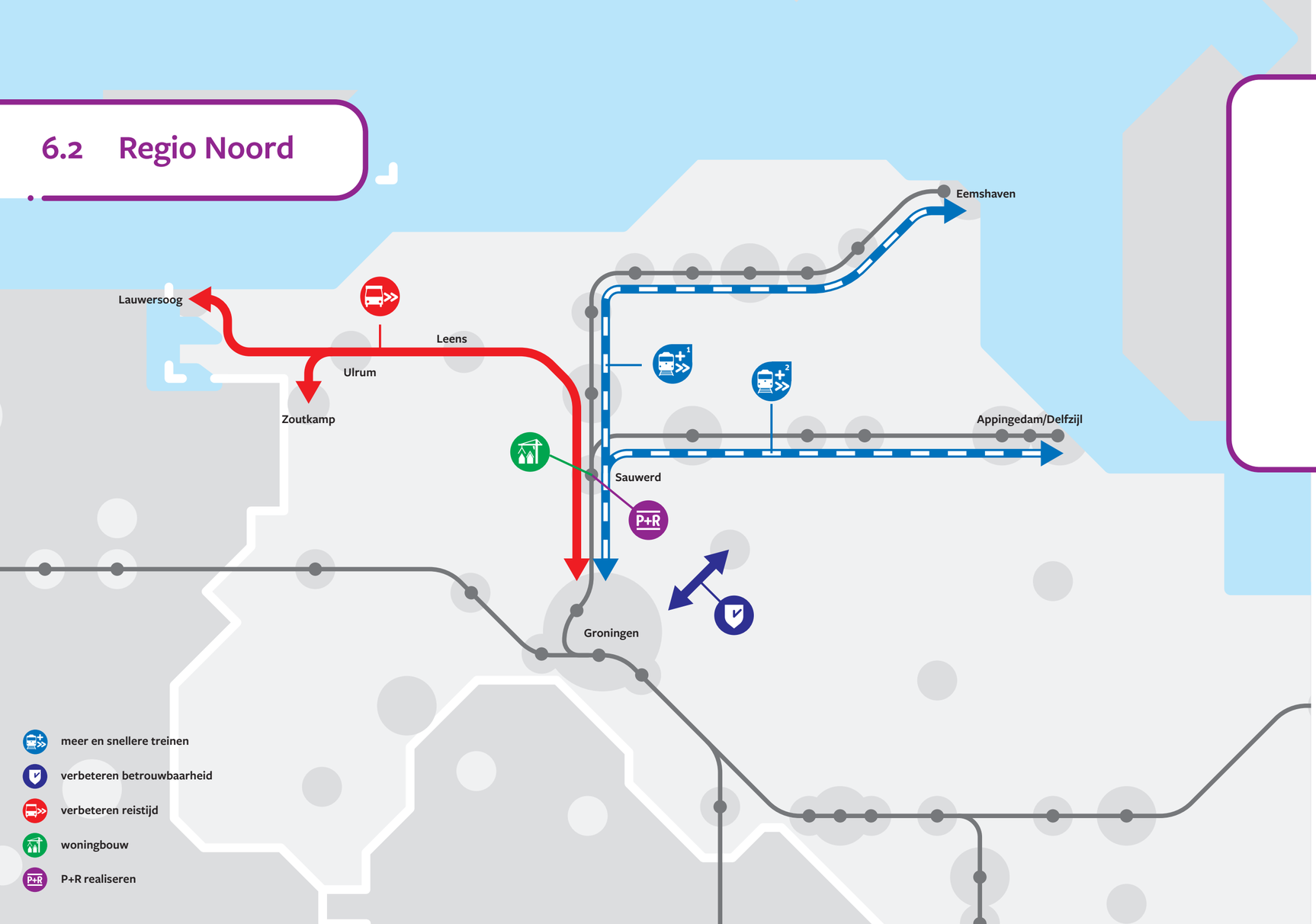
De bedrijventerreinen Euvelgunne en Oude Roodehaan worden in de huidige situatie aan de randen bediend met een buslijn. Het verkorten van voor- en natransportafstanden door meer door de bedrijventerreinen te rijden is uitdagend, omdat er geen geschikte route beschikbaar is. Om een goede bediening van deze bedrijventerreinen te kunnen bewerkstelligen zijn op z'n minst betrouwbaarheidsmaatregelen nodig op de bestaande route en wordt bij voorkeur een gewijzigde route gecreëerd. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een nieuwe doorsteek voor de bus tussen de Bremenweg en de Verlengde Bremenweg. Hier ligt een koppelkans met de in de gemeentelijke mobiliteitsvisie uitgesproken ambitie om een de fietsverbinding tussen Europapark, het bedrijventerrein en Meerstad te verbeteren. Dit betreft een ingrijpende infrastructurele maatregel. Om de meerwaarde daarvan goed te benutten, moet het gebruik van de buslijn omhoog. Hiervoor kan worden gedacht aan meer functiemenging in het gebied om zo een 'tegenspits' te creëren.

Technische innovaties zoals zelfrijdende voertuigen kunnen op termijn nieuwe mogelijkheden bieden om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten.



Impressie nieuw hoofdstation Groningen

6.2 Regio Noord



Acties en maatregelen Regio Noord

- Optimaliseren buscorridor De Marne – Groningen
- Uitbreiden treinaanbod van/naar Delfzijl en de Eemshaven
- Betrouwbaarheidsmaatregelen N360
- Realisatie P+R Sauwerd
- Kans: ruimtelijke ontwikkeling Sauwerd

Versnellen verbinding regio - Stad

Dagelijks worden er tussen regio Noord en stad Groningen ruim 50.000 verplaatsingen gemaakt. Ongeveer 17% van deze verplaatsingen wordt gemaakt met het OV, waarvan ongeveer de helft met de trein en de andere helft met de bus. Het OV ondervindt in deze regio meer concurrentie van de auto. Zoals beschreven in Hoofdstuk 5.4. is reistijd een belangrijke factor bij de vervoerswijzekeuze. Om de concurrentiepositie van het OV in regio Noord te verbeteren, zetten we in op een versnelling van belangrijke verbindingen tussen regio en stad:

Optimaliseren buscorridor De Marne – Groningen

De streekverbindingen tussen Zoutkamp en Groningen (Zernike) én tussen Lauwersoog en Groningen vormen samen een buscorridor richting Winsum en vervolgens het noordwesten van Het Hogeland (De Marne). Op deze corridor zijn enkele knelpunten geconstateerd m.b.t. betrouwbaarheid, waardoor aansluitingen op de trein onder druk staan. Door de lijnen op deze corridor meer te strekken over de N361 wordt de route versneld en de betrouwbaarheid van de aansluitingen op de treinen in Groningen vergroot. Zo zetten we een sterke buscorridor neer tussen Groningen en Zoutkamp/Lauwersoog, die op termijn uitgebouwd kan worden tot Q-link-kwaliteit. Als gekozen wordt voor het strekken van de lijn en de afstand naar de halte daarmee voor een deel van de reizigers (uit Leens en Ulrum) groter wordt, is het van belang om te zorgen voor HOV-waardige haltes aan de N361 met voldoende stallingsvoorzieningen en voor kwalitatieve fiets- en wandelverbindingen naar de haltes toe.

Uitbreiden treinaanbod van/naar Delfzijl en de Eemshaven

Door boven op het huidige aanbod van treinen van/naar Delfzijl en de Eemshaven sneltreinen te laten rijden kan de reistijd per OV voor reizigers van/naar de grotere dan wel op grotere afstand gelegen plaatsen (Appingedam, Delfzijl en de Eemshaven) sterk verkort worden. Dit levert voor beide lijnen naar verwachting een reizigersgroei van minimaal 40% op. Deze maatregelen zijn nader uitgewerkt in het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor' in kader van het Deltaplan.

Vergroten betrouwbaarheid

Voor de betrouwbaarheid van het OV in regio Noord ligt prioriteit bij het traject over de N360. Op de N360 zien we in de huidige situatie op de route stad-inwaarts knelpunten voor de betrouwbaarheid. Deze knelpunten zullen groter worden met groeiende verkeersdrukte op de toegangswegen naar de stad als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostkant van Groningen (Stadshavens, Meerstad, De Eems). Om de betrouwbaarheid te verbeteren en de corridor toekomstvast te maken, moeten betrouwbaarheidsmaatregelen worden getroffen op de N360 en het Damsterdiep, zoals het doseren van verkeer bij de Ruischerbrug of het aanbrengen van busstroken voor VRI's.



Station Sauwerd richting Groningen (2025)

Ontwikkeling hubs

P+R Sauwerd

Zoals uitgelegd in Hoofdstuk 5.5 is het nodig om het netwerk van P+R's uit te breiden om de verwachte groei van automobilisten uit de regio op te vangen. Daarom zetten we in op het voltooien van een 'tweede ring' van P+R-locaties rond Groningen. Ten noorden van de stad ontbreekt nog een goede P+R locatie. De vanuit beschikbaarheid en kwaliteit van het OV meest voor de hand liggende locatie voor een dergelijke P+R is Station Sauwerd. Vanaf Station Sauwerd kan elke 15 minuten snel naar Groningen gereisd worden. De huidige P+R in Sauwerd heeft een capaciteit van slechts 20 plekken. De opgave is om samen met de gemeente Hogeland te onderzoeken of uitbreiding van de P+R mogelijk is.

Ruimtelijke ontwikkeling

Voor zo ver nu bekend, vinden er in regio Noord geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaats die vragen om een aanpassing van het OV-systeem. Station Sauwerd kent een bovengemiddeld goede OV-bereikbaarheid met vier keer per uur een trein van en naar Groningen. Met een kwartier is de reistijd vanaf station Sauwerd naar het Hoofdstation van Groningen korter dan vanuit bijvoorbeeld Meerstad. Sauwerd is daardoor een ideaal zoekgebied voor ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stad Groningen.

6.3 Regio Oost



Acties en maatregelen Regio Oost

- Realisatie Wunderline
- Realisatie Nedersaksenlijn inclusief sneltrein Stadskanaal
- Optimaliseren OV-verbinding Groningen – Slochteren – Siddeburen
- Realisatie P+R Hoogezand-Sappemeer (incl. bijbehorende bediening)
- Onderzoek verbetering overstap bus-trein Hoogezand-Sappemeer
- Kans: ruimtelijke ontwikkelingen Hoogezand, Kropswolde en Martenshoek

Versnellen verbinding regio – Stad

Dagelijks vinden er tussen regio Oost en de stad Groningen ongeveer 48.000 verplaatsingen plaats, waarvan 21% met het OV gemaakt wordt. Belangrijk in het OV-netwerk zijn de spoorlijnen tussen Groningen en Veendam én tussen Groningen (- Winschoten) en de Duitse grens. Om de concurrentiepositie van het OV verder te verbeteren, zetten we ook in regio Oost in op een versnelling van belangrijke verbindingen tussen regio en stad middels nieuwe en lopende maatregelen:

Realisatie Wunderline

Binnen het lopende project Wunderline wordt gewerkt aan een kwaliteitsverbetering van de spoorlijn tussen Groningen en Bremen voor een comfortabele, snelle en internationale treinverbinding. In Oost-Groningen profiteren reizigers van een aantrekkelijker treinaanbod, vanwege snelheidsverhogingen op het spoor tussen Groningen en de Duitse grens. Daarnaast wordt het treinaanbod uitgebreid met dagdekkende sneltreinen. Op langere termijn zijn er verdere optimalisatie o.a. richting Bremen mogelijk.

Realisatie Nedersaksenlijn (incl. sneltrein Veendam - Stadskanaal)

Ook de realisatie van de Nedersaksenlijn, de spoorverbinding tussen Groningen en Twente via Veendam, Stadskanaal en Emmen, zal zorgen voor meer directe en betere verbindingen tussen regio en stad Groningen en een veel grotere bereikbaarheid van Oost-Groningen (en Zuid-oost-Drenthe). Mogelijk wordt gestart met een sneltrein tussen Stadskanaal en Groningen. Dit zal t.z.t. ook invloed hebben op het busnetwerk in de regio (ook in regio Zuid), omdat de functie van enkele huidige busverbindingen (deels) zal worden overgenomen door de trein en er (nieuwe) verbindingen nodig zijn om de omliggende regio op de spoorlijn aan te sluiten met uiteindelijk per saldo een verbetering van het OV.

Optimaliseren OV-verbinding Groningen – Slochteren – Siddeburen

In de analyse van de huidige situatie valt de omgeving Siddeburen, Slochteren en Harkstede op door een zeer laag aandeel OV-verplaatsingen (en hoog aandeel autoverplaatsingen). Om de potentie voor het verhogen van het OV-gebruik in dit gebied te benutten, is een kwaliteitsverbetering van de bestaande OV-verbinding nodig. Er zullen maatregelen genomen moeten worden om de OV-verbinding tussen Siddeburen en Groningen te versnellen. Daarnaast zal met behulp van een P+R aan de oostkant van de stad een extra logische overstaplocatie voor reizigers naar verschillende bestemmingen in de stad worden geïntroduceerd (zie P+R Oost).

Ontwikkeling hubs

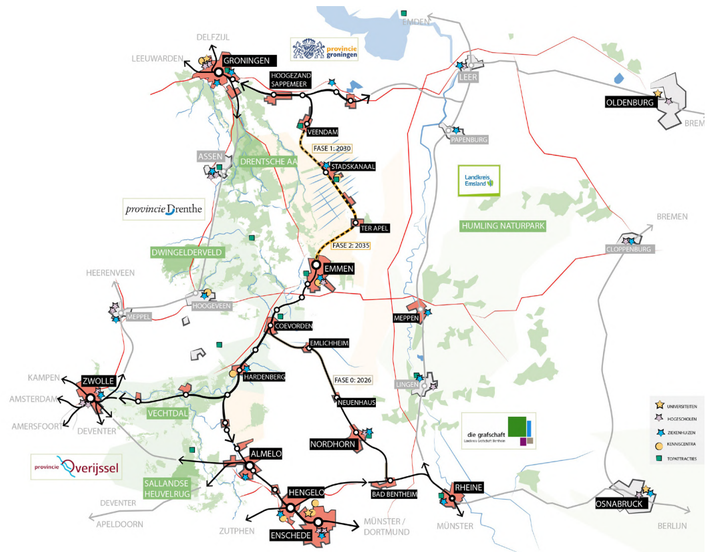
P+R Oost

Voor voltooiing van de voorgestelde tweede ring P+R's in de regio moet ook in regio Oost een goede P+R locatie gevonden worden. Vanuit OV gezien is uitbreiding en verbetering van de huidige carpoolplaats Hoogezand-Sappemeer, ter hoogte van afrit 41 Knijpsbrug, een geschikte optie. De ruimtelijke inpassing van deze P+R dient onderzocht te worden. Wanneer de locatie strategisch wordt gekozen kunnen bij deze P+R de regionale busverbindingen tussen Stadskanaal en Groningen (Kardinge en Zernike), tussen Veendam en Groningen (Zernike), tussen Appingedam (- Siddeburen) en Groningen (centrum en Hoofdstation), én (op termijn) Q-link 5 op elkaar aangesloten worden. Samen bieden deze lijnen snelle verbindingen (via de A7) met verschillende bestemmingen in de stad. Daarnaast rijden er per zomer 2025 ook vier treinen per uur per richting tussen Groningen en Zuidbroek wat de omgeving van de treinstations een interessant zoekgebied voor de P+R maakt.

Ruimtelijke ontwikkeling

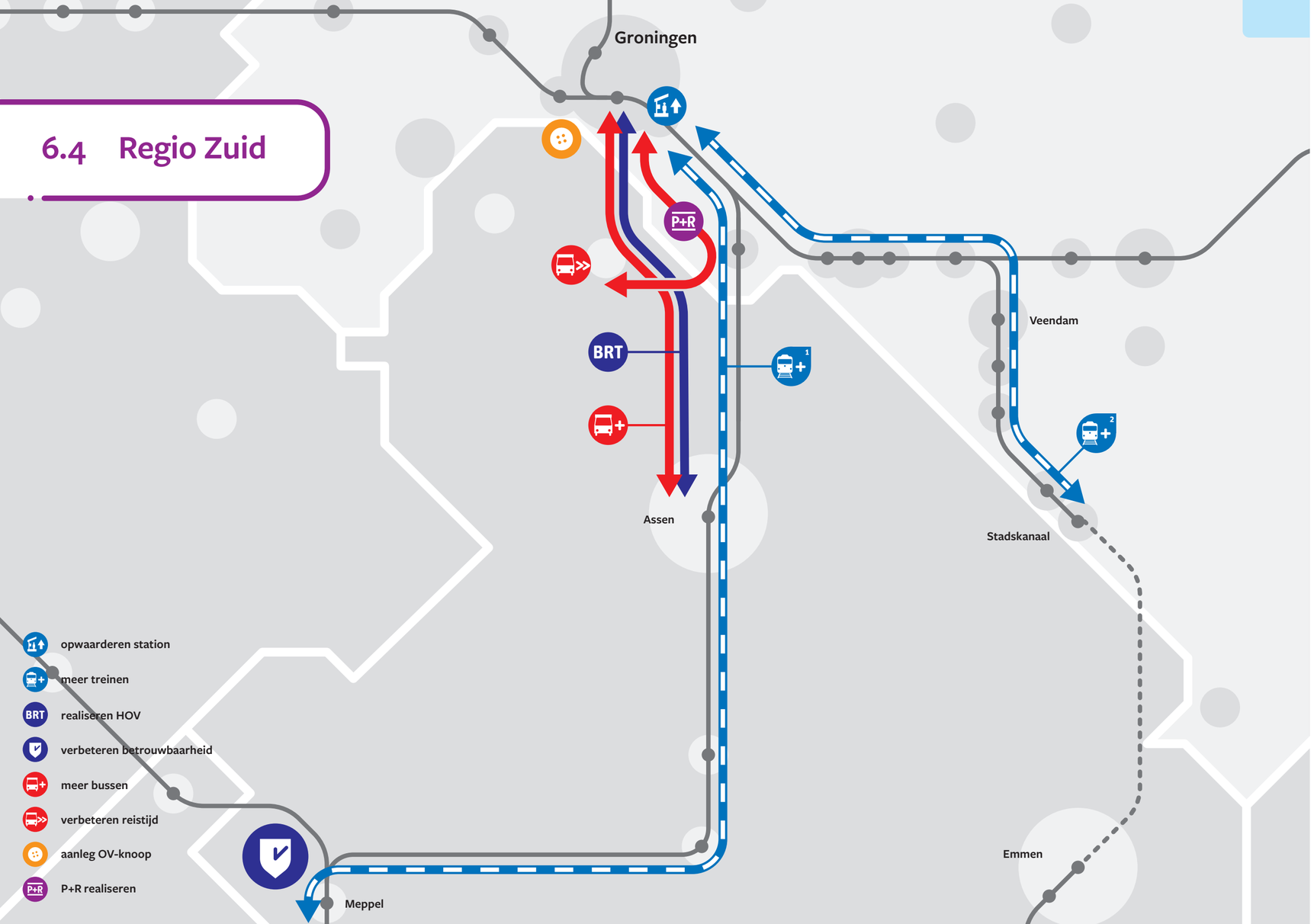
De beoogde plannen voor het OV-netwerk in regio Oost, zoals een verdere ontwikkeling van de Wunderline en de (mogelijke) realisatie van de Nedersaksenlijn, zullen een groot effect hebben op de manier waarop reizigers zich van, naar en binnen de regio verplaatsen. Doel is om deze spoorlijnen een sturende werking te laten hebben voor de verdere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

Vanuit OV(-aanbod) bezien zien wij in regio Oost op korte termijn kansen voor ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de stations Hoogezand, Kropswolde en Martenshoek. De goede bediening van deze stations zorgt voor een aantrekkelijke OV-verbinding van/naar Groningen met een reistijd die ongeveer vijftien minuten bedraagt. De directe omgeving rondom de stations in dit gebied gelden als ideaal zoekgebied voor ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stad Groningen. Aangeraden wordt om niet alleen woningbouw te verkennen, maar juist ook opties te verkennen waardoor de tegenspitsrichting in de trein gevuld kan worden (onderwijs, werkgelegenheid).



Figuur 19
De Nedersaksenlijn

6.4 Regio Zuid



Acties en maatregelen Regio Zuid

- Verbeteren aankomstpunctualiteit en betrouwbaarheid trein vanuit Zwolle naar Groningen
- Versnellen OV-verbinding Eelde – Groningen
- Optimaliseren busaanbod Assen – Groningen
- Verbeteren treinaanbod Groningen – Assen – Zwolle (– Randstad)
- Fietstunnel Brailleweg
- Betrouwbaarheidsmaatregelen OV-corridor A28 (BRT)
- Verbeteren en uitbreiden P+R Haren
- Snelwegaansluiting Kloosterveen
- Snelweghalte Vries/Tynaarlo

Versnellen verbinding regio - Stad

Het gebied ten zuiden van Groningen is dagelijks goed voor een enorme hoeveelheid verplaatsingen van en naar de stad Groningen. In totaal worden er iets minder dan 100.000 reizen gemaakt, waarvan ongeveer 23% met het OV, al verschilt dit aandeel sterk per herkomst/bestemming. In regio Zuid zetten we in op een versnelling en verbetering van het aanbod van de volgende belangrijke verbindingen tussen regio en stad om het gebruik van het OV aantrekkelijker te maken:

Versnellen OV-verbinding Eelde – Groningen

Gekenmerkt door een opvallend laag OV-aandeel in regio Zuid is Eelde, ondanks de aanwezigheid van een directe busverbinding. Hoewel de fiets een grote rol speelt voor reizen tussen Eelde en Groningen, ondervindt het OV hier ook forse concurrentie van de auto. Dit komt doordat de huidige stadslijn door Eelde relatief lage snelheden kent. Een snellere OV-verbinding tussen Eelde en Groningen kan worden gerealiseerd door een Q-link-verbinding vanaf P+R Haren A28 via de Meerweg door te trekken naar Eelde.

Assen

Assen is de plaats met de meeste verplaatsingen van en naar Groningen. Door het oostelijk gelegen station en de westelijke uitbreiding van Assen (Kloosterveen) zijn het bus- en treinproduct aanvullend en niet concurrerend. Gezien de hoeveelheid verplaatsingen tussen Groningen en Assen zijn er daarom kansen om de bus- en treinverbindingen van en naar Groningen aanzienlijk te intensiveren en te differentiëren, zodat zoveel mogelijk mensen een rechtstreekse verbinding met de plaats van bestemming krijgen.

Meer rechtstreekse busverbindingen Assen – Groningen

Vanuit Assen zijn er dagelijks al veel busreizigers die naar verschillende bestemmingen in de stad Groningen reizen. Van alle reizen tussen Assen en Groningen wordt op dit moment 39% met het OV gemaakt, waarvan meer dan de helft met de bus. Hoewel dit al een stuk hoger is dan het gemiddelde OV-aandeel in deze regio, zien we nog veel potentie om het OV-gebruik op deze corridor te verhogen. We zien potentie in het aanbieden van meer directe busverbindingen tussen Assen en belangrijke bestemmingen in Groningen. Hierbij kan gedacht worden aan het laten doorrijden van de huidige Qliners Assen - Groningen naar belangrijk bestemmingen in de stad. Vanuit de data blijkt dat rechtstreekse verbindingen met Zernike, UMCG, Martini Ziekenhuis, Bedrijventerrein Zuidoost en de Wijert kansrijk zijn of al geboden worden.

Meer treinen Groningen – Assen (- Zwolle/Randstad)

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021), het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor' en de wens van vervoerders om meer treinen tussen Groningen en Zwolle te rijden bevestigen de potentie van meer treinen tussen Groningen en Zwolle. Een frequentieverhoging tussen Groningen, Assen, Zwolle en de Randstad biedt veel voordelen. Uit onderzoeken blijkt dat het toevoegen van een 3e en 4e Intercity per uur 13% extra reizigers kan opleveren. Het zorgt ook voor een betere spreiding van reizigers in tijd in het overige OV (van/naar Groningen Hoofdstation).

Frequentieverhoging kan zowel met een concessie als in open toegang. Het reizigersbelang moet de gewenste keuze bepalen. Voor de langere afstanden zijn introductie van een 3e/4e IC of extra sneltreinen tussen Groningen, Zwolle en de Randstad mogelijk. Koppeling van deze treinen aan al bestaande treinen in de Randstad en aansluiting in de 2e knoop Groningen heeft onze voorkeur. De ambitie is om deze frequentieverhoging in lijn met aangenomen moties in de Tweede Kamer zo snel mogelijk te realiseren.

Daarnaast is de ambitie om de huidige spitspendel Groningen – Assen op te waarderen tot een dagdekkende bediening en deze door te trekken naar Zwolle. Mogelijke stappen hiernaartoe zijn het uitbreiden van de bedieningsperiode van de spitspendel Groningen - Assen en het stapsgewijs doortrekken van de (spits-) pendel naar Zwolle. Dit draagt, naast het hierboven genoemde ontlasten van (de omgeving rondom) Groningen Hoofdstation, ook bij aan het beter benutten van station Europapark. Vanzelfsprekend is het doel daarbij dat het bus- en treinaanbod tussen Assen en Groningen elkaar versterken.

Vergroten betrouwbaarheid spoor Groningen – Zwolle - Randstad

Bij de verbetering van het treinvervoer van en naar de Randstad ligt onze prioriteit naast de hiervoor genoemde frequentieverhogingen bij het vergroten van de betrouwbaarheid, capaciteit en kwaliteit van de bestaande verbinding Groningen – Zwolle - Randstad. Betrouwbaarheid is tussen Meppel en Zwolle extra belangrijk, omdat deze “flessenhals” grotendeels de betrouwbaarheid van het spoorverkeer in Noord-Nederland bepaalt. ProRail heeft in 2024 een preverkenning ‘Maatregelen rondom Meppel’ maatregelen geïdentificeerd voor het verhogen van de betrouwbaarheid op deze corridor. Naar aanleiding van deze preverkenning zijn afspraken gemaakt met I&W voor het uitvoeren van maatregelen ter bevordering van de betrouwbaarheid en nader onderzoek naar het verbeteren van overwegveiligheid.

Kwaliteitsverhoging BRT Groningen – regio Zuid

Ten zuiden van de stad ligt de belangrijke BRT-corridor over de A28, waar de Qliners tussen Groningen en Assen, Emmen en Stadskanaal samenkomen. Om de huidige kwaliteit van het OV op dit trajectdeel ook bij groeiende vervoervraag te kunnen behouden is er behoefte aan kwaliteitsverhoging van de busverbindingen over de A28 en mogelijk N34. De in hoofdstuk 6.1. genoemde herontwikkeling van Groningen Spoorzone (het nieuwe busstation, de ondertunneling van het Hoofdstation en de insnijding van het Emmaviaduct) is van grote invloed op de kwaliteit van de BRT-verbindingen naar regio Zuid. Naast deze lopende projecten, zullen onderstaande maatregelen bijdragen aan het verhogen van de betrouwbaarheid en snelheid van deze regionale busverbindingen.

Fietstunnel Brailleweg

Met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg van Groningen is de aansluiting vanaf de A28 naar het Emmaviaduct in de stad Groningen veranderd, waarbij ter hoogte van de Maaslaan een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer is ingepast. Deze oversteek beïnvloed de betrouwbaarheid van het busvervoer dat vanaf de A28 naar het Hoofdstation rijdt. Door deze gelijkvloerse oversteek te vervangen door een (fiets)tunnel, wordt niet alleen de betrouwbaarheid van het busvervoer tussen het Hoofdstation en de A28 verbetert, maar ook de doorstroming en veiligheid van zowel het langzaam verkeer op de oost-west route, als het autoverkeer van het Julianaplein naar de binnenstad.

Opwaarderen P+R Haren

De P+R Haren A28 vormt in zijn huidige vorm al een belangrijke functie als P+R voor de regio Zuid. Veel reizigers maken op deze P+R de overstap van hun auto op de Q-link en Qliners richting de stad. De P+R moet echter wel uitgebreid en verbeterd worden om (ook in de toekomst) de rol als verdeelpunt voor reizigers richting Groningen te volbrengen. Bij opwaardering van de P+R kan ervoor gekozen worden om P+R Haren A28 meer dan nu in te zetten als knoop voor het aanbieden van tangentlijnen. Dit betekent niet dat P+R Haren het in hoofdstuk 6.1. voorgestelde knooppunt Groningen-zuid zou vervangen, aangezien dit knooppunt nodig is om een verbinding te vormen tussen het HOV-netwerk en het onderliggende netwerk in de zuidelijke stadswijken. V.v. staat vast dat P+R Haren haar P+R-functie behoudt, ook met de komst van een knooppunt in Groningen-zuid.

Betrouwbaarheidsmaatregelen OV-corridor A28

Voor de buscorridor tussen Groningen en Assen/Emmen/Stadskanaal, is de betrouwbaarheid op het trajectdeel over de N34 en A28 zeer belangrijk. Door toenemende verkeersdrukte, is er behoefte aan verbetering van betrouwbaarheid en doorstroming. Door het verlengen van de route waar de bus over de vluchtstrook mag rijden tot aan Tynaarlo, kan de invloed van verkeersdrukte op de betrouwbaarheid van deze BRT-verbinding geminimaliseerd worden. Daarnaast zorgt het concreet voor een verbetering van de concurrentiepositie van de bus t.o.v. de auto voor reizigers van/naar de stad. Een ambitie voor de lange termijn is om vrijliggende infrastructuur voor de bus langs de A28 stad-in te realiseren en een beter bereikbaar OV-knooppunt te realiseren voor Gieten aan de N34.

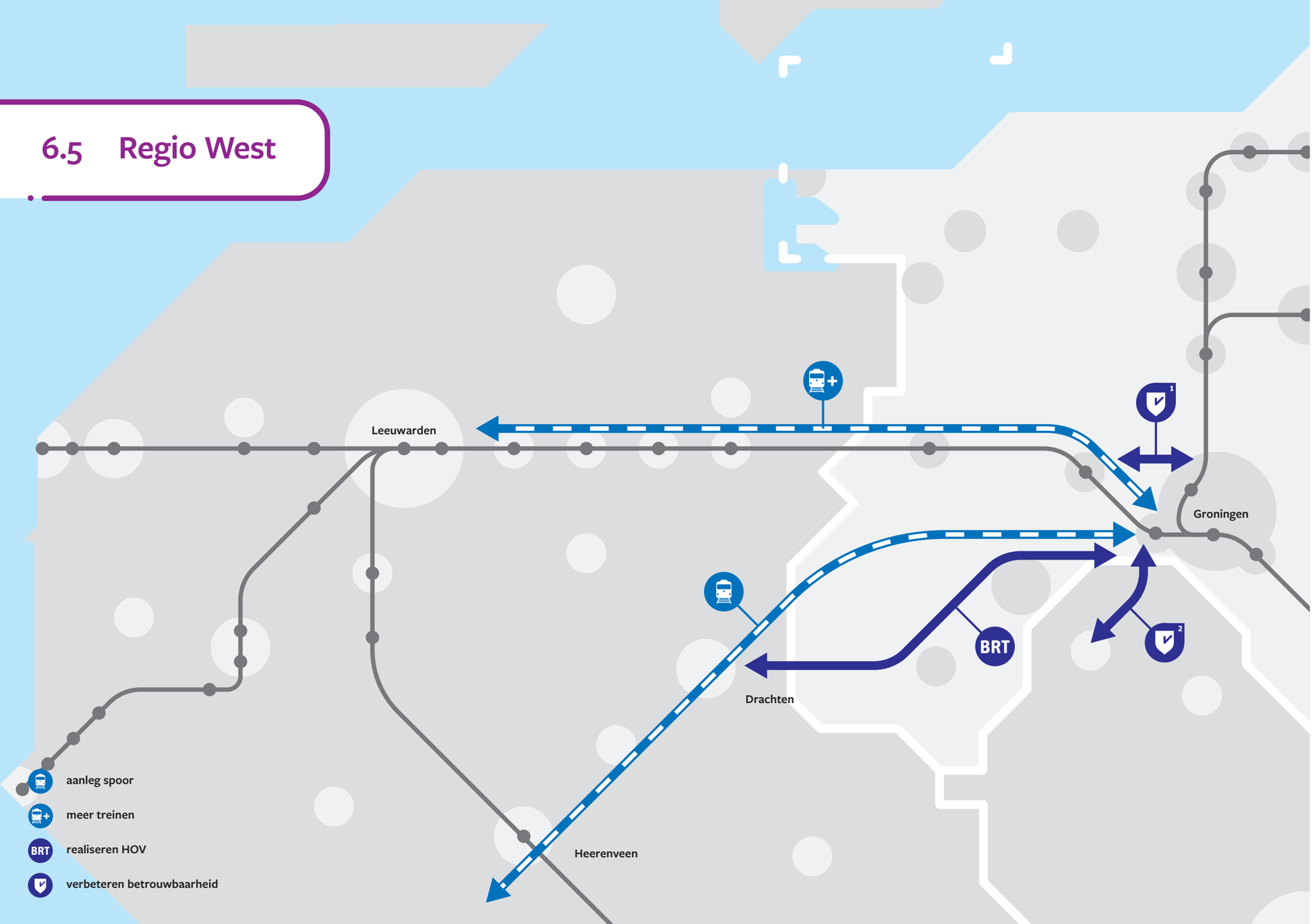
Snelwegaansluiting Kloosterveen

Om de verbinding tussen Assen en Groningen te versnellen is het gewenst om een op-/afrit naar de A28 te realiseren bij Kloosterveen, waar (een deel van de) Qliners gebruik van gaan maken.

Snelweghalte Vries/Tynaarlo

Door een snelweghalte te realiseren ter hoogte van Vries wordt het bedieningsgebied van de BRT-verbindingen in regio Zuid vergroot. In deze afweging nemen we ook het belang van de doorgaande reizigers mee.

6.5 Regio West



Acties en maatregelen Regio West

- Uitbreiden treinaanbod Leeuwarden – Groningen
- Realisatie Lelylijn
- Vanzelfsprekende overstap Zuidhorn – Zernike
- Betrouwbaarheidsmaatregelen N372
- Betrouwbaarheidsmaatregelen A7 & rotondecomplex Hoogkerk
- Opwaarderen snelweghaltes

Versnellen verbinding regio – Stad

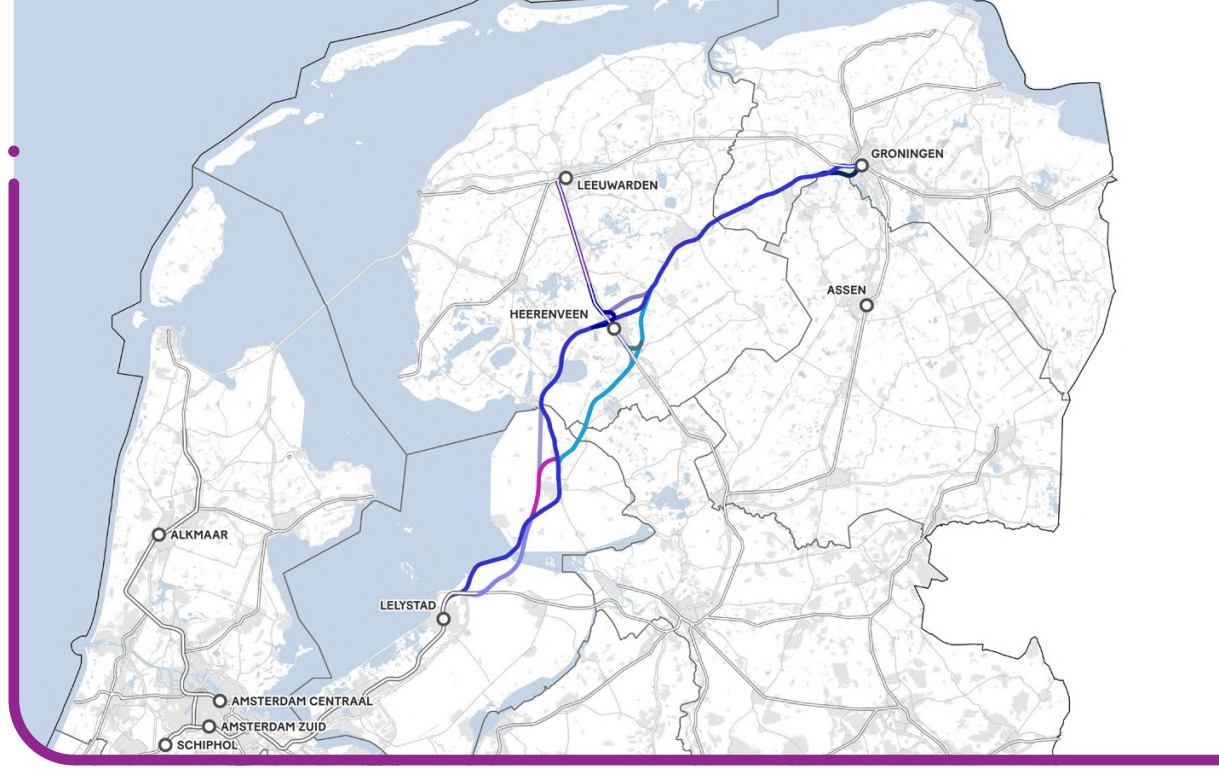
Tussen regio West en de stad Groningen worden dagelijks ruim 80.000 verplaatsingen gemaakt, waarvan ongeveer 21% met het OV. Belangrijke OV-dragers in de regio zijn de spoorlijn tussen Leeuwarden en Groningen, Qliners naar Drachten en Heerenveen en de Q-link-lijnen naar Leek en Roden. Voor het verbeteren van de concurrentiepositie van het OV, ligt de prioriteit in regio West bij:

Uitbreiden treinaanbod Leeuwarden – Groningen

Om het OV tussen Leeuwarden en Groningen nog aantrekkelijker te maken, is in het kader van het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor' gekeken naar het toevoegen van een non-stop sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen. Hiermee wordt de reistijd tussen Groningen en Leeuwarden voor circa 40% van de huidige reizigers verkort en levert daarnaast een reizigersgroei van circa 11% op.

Realisatie Lelylijn

De Lelylijn is een beoogde, nieuwe spoorverbinding met als voorkeursalternatief tussen Groningen/Leeuwarden, Drachten, Heerenveen, Emmeloord en Lelystad. Met een eventuele realisatie van de Lelylijn wordt de reistijd tussen West-Nederland/Flevoland en Noord-Nederland verkort, worden verschillende steden (bijv. Emmeloord en Drachten) aangesloten op het spoornetwerk en wordt daarnaast een robuust alternatief geboden voor spoorvervoer richting het Noorden (zie ook beschrijving 'Vergroten betrouwbaarheid spoor Groningen – Zwolle - Randstad' in voorgaande paragraaf). Realisatie van de Lelylijn zal zonder twijfel effect hebben op de manier waarop reizigers zich van, naar en binnen deelgebied West zich verplaatsen. Naar verwachting wordt de functie van de bus hier deels overgenomen door de trein, afhankelijk van waar stations worden geopend. Omdat de Lelylijn een project van de lange adem is, wordt tot de realisatie gewerkt aan het optimaliseren van het BRT-traject tussen Groningen en Drachten (zie BRT Groningen West) en is de inzet een 3e/4e IC tussen Groningen, Zwolle en de Randstad.



Figuur 20
De Lelylijn. Bron: Eindrapportage Onderzoek Lelylijn-Alternatieven, Projectorganisatie Lelylijn (2024)

Vergroten betrouwbaarheid

Om de kwaliteit van het OV in regio West in stand te houden, ligt de prioriteit voor het verbeteren van de betrouwbaarheid van het OV bij:

N355

Op de route van de bus tussen Zuidhorn en Zernike over de N355 zijn verschillende knelpunten op het gebied van betrouwbaarheid (zoals bij de verkeerslichten in Aduard en bij het Noorderlicht). Maatregelen zijn nodig om de betrouwbaarheid van de aansluiting tussen bus en trein te vergroten en reizigers een meer comfortabele reis te bieden.

N372

De verkeersdrukte op de N372 en bij de rotondes nabij P+R Hoogkerk hebben een verstorende werking op het OV op dit trajectdeel. Maatregelen t.b.v. de betrouwbaarheid zijn noodzakelijk en verhogen de aantrekkelijkheid van de Q-link 4.

A7

Zie pagina 116 bij BRT Groningen West.

Ontwikkeling hubs

Beter benutten potentie Zuidhorn

De uitgevoerde analyses tonen aan dat station Zuidhorn de potentie als overstapstation voor reizigers richting Zernike niet volledig vervult. Van alle treinreizigers uit westelijke richting met eindbestemming Zernike stapt nu circa de helft over op station Zuidhorn. Hier is ruimte voor groei, omdat de aansluiting tussen trein en bus momenteel te kwetsbaar is. De voorgestelde verbetering van de betrouwbaarheid op de route

van Q-link 2 zullen deze overstap aantrekkelijker maken. Om ervoor te zorgen dat overstappen op station Zuidhorn vanzelfsprekend wordt voor alle reizigers vanuit westelijke richting heeft het meerwaarde dat zowel de stop- als sneltreinen halteren op Zuidhorn.

Kwaliteitsverhoging BRT Groningen – regio West

Ten westen van Groningen ligt een belangrijke BRT-verbinding over A7, waar de Q-link 3 tussen Groningen en Leek en de Qliners tussen Groningen en Drachten (en Groningen en Emmeloord) samenkomen. Er is behoefte aan opwaardering van de infrastructuur en het busaanbod op de A7 om bij te dragen aan de betrouwbaarheid en snelheid van deze regionale busverbindingen en het verder brengen van BRT in Groningen. Ook voor BRT-verbinding ten westen van Groningen geldt dat de lopende herontwikkeling van Groningen Spoorzone een positieve invloed zal hebben op de kwaliteit en betrouwbaarheid van de bussen tussen het Hoofdstation en de A7.

Betrouwbaarheidsmaatregelen A7 & rotondecomplex Hoogkerk

Om de doorstroming en het comfort van de BRT-verbinding tussen de stad en de A7 te verbeteren, is het gewenst om maatregelen te nemen bij het rotondecomplex bij Hoogkerk. Hierbij is met name gewenst om minder bochten te realiseren op de beweging van de P+R naar de A7 richting Friesland. Denkbaar is om de tangentverbinding P+R Hoogkerk – Zernike om het rotondecomplex heen te leiden. Daarnaast kan de kwaliteit van de BRT-verbinding sterk verbeterd worden door de mogelijkheden voor vluchtstrookgebruik op de A7 bij grote verkeersdrukte uit te breiden.

Opwaarderen snelweghaltes

Om de BRT-verbinding over de A7 de gewenste hoogwaardige kwaliteit te geven moeten de snelweghaltes bij Westpoort, P+R Leek, Boerakker en P+R Marum opgewaardeerd worden.



Hub Roden

Hoofdstuk 7

Vergezicht ná 2040



Reizigers buslijn 51 naar Groningen

De voorgaande hoofdstukken schetsen een beeld van de ontwikkelrichting voor het OV naar 2040 toe, waarin voornamelijk wordt gestuurd op het verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van belangrijke OV-corridors, het stimuleren van OV-gebruik door het verbeteren van verbindingen tussen de regio en de stad Groningen én het ontsluiten van nieuwe stadsdelen. We hebben echter geconstateerd dat het systeem bij een verdere ruimtelijk-economische groei en/of met een grotere ambitie in de mobiliteitstransitie zal vastlopen, ook mét de voorgestelde maatregelen. Op een zeker moment is het verder verhogen van frequenties geen optie meer omdat de infrastructuur vol zit en ruimte voor uitbreiding niet gemakkelijk te vinden is (denk aan de route door de binnenstad). Wanneer alleen al de helft van de fictief veronderstelde extra verplaatsingen als gevolg van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen per OV wordt gemaakt, verdubbelt het aantal OV-verplaatsingen van en naar Groningen. Ook bij een sterkere inzet op de mobiliteitstransitie neemt het OV-gebruik flink toe. Voor de langere termijn zien we daarmee ‘OV maal twee’ als een reële ambitie. Daarvoor is een systeemsprong nodig, met grotere voertuigen en/of infrastructuur die meer ruimte voor uitbreiding biedt.

Zo'n systeemsprong vraagt om grootschalige maatregelen en die kennen een langere voorbereidings- en realisatietermijn. Daarom is het gewenst om spoedig te starten met een verdiepend onderzoek naar hoe zo'n systeemsprong voor het OV in (de regio) Groningen eruit kan zien. De denkbare ontwikkelrichting voor het OV-systeem ná 2040 is sterk afhankelijk van de ruimtelijke- en sociaal-economische ontwikkeling die we voor de gemeente Groningen en de omliggende regio voor ogen hebben. Dit beeld is nog niet helemaal scherp. Daarom is verdiepend onderzoek nodig, zodat we in de komende jaren deze puzzel kunnen leggen voor het OV-systeem ná 2040. De focus ligt daarbij op twee grote opgaven:

- Het creëren van een goed werkbare, toekomstbestendige centrumroute door Groningen (Hoofdstation – Gedempte Zuiderdiep – UMCG).
- Het toewerken naar een toekomst-bestendige hoofdstructuur voor het OV-systeem rond Groningen.

7.1 Een toekomstbestendige centrumroute (Hoofdstation – Gedempte Zuiderdiep - UMCG)

De route Hoofdstation – Gedempte Zuiderdiep – UMCG in Groningen maakt onderdeel uit van het succesvolle Q-link-netwerk, dat de regio rond Groningen, de Groningse P+R's, het Hoofdstation, de Groningse binnenstad en belangrijke bestemmingen als UMCG en Kardinge met elkaar verbindt. Ook bijna alle andere stedelijke en regionale lijnen in Groningen rijden over dit traject. Daarmee vormt dit een cruciale schakel in het stedelijke en regionale busnetwerk: als dit niet functioneert, heeft een groot deel van stad en regio daar last van.

Zoals al eerder genoemd, staat dit traject onder druk. Het is niet alleen een drukke route voor het OV, de groei van de stad zorgt ook voor steeds meer voetgangers, fietsers en laden en lossen op deze route. Daarnaast is het Zuiderdiep een plek waar ook recreatie (terrassen) en (ver)groen(ing) belangrijk is. Al deze activiteiten zitten elkaar steeds meer in de weg. Daarom ligt er een opgave om te zoeken naar manieren waarop we de binnenstad op korte én langere termijn goed bereikbaar per OV kunnen houden.

In het streefbeeld voor 2040 worden voorstellen gedaan voor maatregelen om de druk van het OV op deze centrumroute te verminderen, zoals het beter benutten van de stations Zuidhorn, Groningen Europapark en Groningen Noord én het aanbieden van meer rechtstreekse verbindingen naar bestemmingen in de stad. De verwachting is echter dat deze maatregelen de problematiek op de centrumroute niet volledig oplossen. De grote (verkeers)drukte en beperkte ruimte in de binnenstad blijven zonder grootschalige maatregelen een beperkende factor in de groei van het OV, en daarmee voor verdere groei van de stad en de regio ná 2040. Een nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregel(en) een haalbare en toekomstbestendige centrumroute oplevert.

7.2 Een toekomstbestendige hoofdstructuur

Het is niet ondenkbaar dat de capaciteit van ons OV-systeem op de langere termijn nog verder moet toenemen. Bijvoorbeeld omdat de stad en regio meer gaan groeien dan waar we nu vanuit gaan en / of omdat we het noodzakelijk achten om nog sterker in te zetten op alternatieven voor de auto ter vergroting van de leefkwaliteit in stedelijk gebied.. Doorgaan met een verdere intensivering van ons huidige OV-systeem biedt dan geen oplossing meer. Het is noodzakelijk te denken over grootschalige wijzigingen in het OV-systeem (een 'systeemsprong') waarmee er ook een toekomstbestendige hoofdstructuur ná 2040 staat.

Daarnaast is de OV-bereikbaarheid van Zernike al geruime tijd onderwerp van gesprek. Enerzijds omdat geconstateerd wordt dat de kwaliteit van de bereikbaarheid beter kan, anderzijds omdat inwoners van Groningen zich afvragen of het wel nodig is dat er zoveel bussen naar Zernike door hun woonwijk rijden. Gemeente en provincie hebben in 2022 na een verkennend onderzoek geconcludeerd dat voorlopig het verder door ontwikkelen van de busverbindingen naar Zernike de beste optie is, mits voldoende kwaliteit aan deze busverbindingen gegeven wordt. Daar zetten we ook in deze Routekaart OV tot 2040 op in. De noodzakelijke herbezinning op de hoofdstructuur van het OV-systeem voor de langere termijn biedt mogelijk nieuwe kansen voor de bereikbaarheid van Zernike.

Voldoende aanleiding om op korte termijn een nader onderzoek te doen naar de gewenste hoofdstructuur van ons OV-systeem voor de verdere toekomst. Essentieel is dat we ervoor zorgen dat de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling en een goede bereikbaarheid per OV hand in hand gaan. Het één kan niet zonder het ander en zonder een goed doordachte afstemming ontstaan suboptimale oplossingen. Het onderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Waar kunnen we na 2040 eventueel extra ruimtelijk-economische ontwikkelingen verwachten en wat is de omvang daarvan?
- Met welke ontwikkelingen op het spoor boven op de maatregelen tot 2040 moeten we rekening houden?
- Welke rol zien we op langere termijn voor het OV binnen het totale mobiliteitssysteem?
- Hoeveel vervoergroei kunnen we voor de periode na 2040 verwachten en op welke reisrelaties doet deze groei zich vooral voor?
- Hoe moeten en kunnen we met het Groningse OV-systeem inspelen op de genoemde ontwikkelingen? Vragen hierbij zijn onder meer:
- Is het noodzakelijk en kansrijk om in de stad c.q. regio op bepaalde routes een tram(achtig)systeem te introduceren?
- Is het noodzakelijk en kansrijk om op het spoor in de regio rondom Groningen verder te gaan intensiveren met bijvoorbeeld een s-bahn-achtig systeem met extra stations? (denk aan Hoogkerk, Groningen Friesestraatweg, Assen Noord)
- Is het een kansrijk idee om ook de treinen van het huidige hoofdrailnet een ander eindpunt dan het Hoofdstation te geven?
- Zijn er mogelijkheden om binnen de aangepaste hoofdstructuur ook een betere bediening van Zernike te realiseren?

7.3 Innovatie

De ambitie is en blijft dat we innovaties in slimme en groene mobiliteit in Groningen als eerste uitproberen; van drones tot slimme afspraken over rooster- en werktijden. Daarmee zijn we niet alleen zelf toekomstbestendig; onze oplossingen kunnen ook worden toegepast op andere plekken in Nederland en daarbuiten.
In de basis kiezen we dus eerst voor het optimaliseren en beter benutten van de huidige infrastructuur met (slimme en innovatieve) mobiliteitsalternatieven en daarna pas voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit draagt het meest bij aan de brede welvaart en past ook bij de ambitie om in stedelijk gebied de ruimte voor verkeer te verminderen.

Innovatie spoor

Er is onderzoek[1] gedaan naar meerdere spoorinnovaties die mogelijk kansrijk zijn, zoals automatische treinbesturing en robotisering. Dergelijke innovaties bieden kansen voor de toekomst van het spoorvervoer. Zowel om de capaciteit en veiligheid op het spoor te vergroten, energiebesparingen mogelijk te maken, efficiënter te kunnen werken, kosten te kunnen besparen ten aanzien van aanleg, beheer en onderhoud van de infrastructuur en ten aanzien van de jaarlijkse exploitatiekosten maar ook bijvoorbeeld om oplossingen te bieden ten aanzien van steeds vaker voorkomende personeelstekorten. Dit geldt zeker wanneer de toepassing van een combinatie van innovaties mogelijk wordt. Bijvoorbeeld wanneer treinen automatisch kunnen rijden en dynamische kunnen worden gekoppeld en ontkoppeld.

Innovatie op en om het spoor hebben vaak een lange aanloop. Dit komt doordat treinen lang mee gaan en vernieuwing niet zo maar één op één in bestaande treinen zijn in te passen en daarnaast doordat aanpassingen aan de infrastructuur veelal lange doorlooptijden hebben. Tevens moeten beide aanpassingen/vernieuwingen gereed zijn om een innovatie ook daadwerkelijk toe te kunnen passen.

De regionale treindiensten ten noorden en oosten van Zwolle liggen voor een grootdeel nagenoeg 'los' van de treindiensten van het hoofdrailnet. Dit biedt de unieke mogelijkheid om nieuwe innovaties te starten in dit gebied. De impact die mogelijke hick-ups tijdens startperiode van innovaties op het nationale netwerk zullen hebben, blijft daarmee zeer beperkt.

Een logische stap is om gezamenlijk als opdrachtgevers voor het OV, ProRail en de vervoerders te onderzoeken welke investering daadwerkelijk nodig is om de voordelen van bovengenoemde innovaties ook daadwerkelijk te gaan benutten. En daarbij tevens inzichtelijk te maken, via een casestudie, welke kosten bespaard zouden kunnen worden aan investerings-, beheer-, onderhoud- en exploitatiezijde.

Ook is het verstandig om bij projecten waarvoor nog een Verkenning dan wel Planuitwerking dient te worden gestart, in beeld te brengen welke minderkosten dergelijke innovaties met zich mee zouden kunnen brengen op het moment dat deze innovaties ook daadwerkelijk geeffectueerd zouden kunnen worden.

Innovatie bus

De typen innovaties voor de bus zijn in de basis vergelijkbaar met de trein. Innovaties kunnen er zijn aan infrastructuur en aan de bus. Een bekende, die ook getest wordt in Groningen, is het meer autonoom rijden met de bus. Een voorbeeld van innovatie aan infrastructuur is rijden met geleiding van het voertuig (het in een rechte koers houden), wat potentieel het comfort vergroot en het ruimtebeslag vermindert. Ook platooning (waarbij bussen elektronisch gekoppeld worden en dichter op elkaar kunnen rijden om de capaciteit van wegen te vergroten) is potentieel interessant.

Hoewel we in dit hoofdstuk vooruitblikken op de periode ná 2040, houden we uiteraard in de gaten welke relevante innovaties ook al vóór 2040 geëffectueerd zouden kunnen worden.



Autonoom rijdende bus

1 Onderzoek Spoorinnovatie op Lelylijn

Hoofdstuk 8

Uitvoeringsagenda


Busstation Veendam (2018)

8.1 Maatregelenpakket

Om het beoogde streefbeeld te realiseren zijn maatregelen nodig, variërend in omvang, complexiteit en toevoegde waarde/impact. In bijlage D is het voorgestelde maatregelenpakket te vinden. Het maatregelenpakket bestaat uit:

Infrastructurele en vervoerkundige maatregelen
Het maatregelenpakket bevat de lijst met maatregelen die ook zijn besproken in Hoofdstuk 6. Om een beeld te geven van kosten en effecten is, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is, een eerste globale raming opgenomen. Hierbij is zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van informatie uit recent uitgevoerde onderzoeken, zoals voor de Lelylijn, Nedersaksenlijn en 'Verbetering bestaand spoor'. Daarbij geldt hoe vroeger een project in deze fasering zit, hoe minder hard ook de bedragen zijn die worden genoemd.

(Aanvullende) acties
Naast deze concrete maatregelen ter verbetering van de infrastructuur en de dienstregeling bevat het maatregelenpakket ook aanvullende acties, zoals verdiepende onderzoeken of promotionele activiteiten.

In bijlage E zijn alle maatregelen kort toegelicht en in sommige gevallen uitgesplitst in enkele kleinere maatregelen of faseringsstappen. Daarnaast wordt in bijlage E een indicatie gegeven van de planning, de financiële dekking en de samenhang met andere projecten/programma's.

Prioritering

Niet iedere maatregel draagt evenveel bij aan de verbetering van het OV-systeem. Daarom zijn de (sub)maatregelen en faseringsstappen in bijlage E geprioriteerd aan de hand van een aantal beoordelingscriteria. Er is onder andere gekeken in hoeverre de (sub)maatregel bijdraagt aan de belangrijkste opgaven zoals beschreven in Hoofdstuk 4, (verwachte) draagvlak voor de maatregel, de omvang van de maatregel en financiële dekking. Op basis van de beoordeling zijn de maatregelen/acties ingedeeld in de volgende categorieën van de MoSCoW-methode:

- Must have: Dit zijn no-regret maatregelen die getroffen moeten worden om de kwaliteit van het OV-systeem in stand te houden.
- Should have: Dit zijn maatregelen die zeer gewenst zijn om de kwaliteit van het OV-systeem te verbeteren. Ná de “must have”-maatregelen komen deze maatregelen als eerst aan bod.
- Could have: Dit zijn gewenste maatregelen, maar hebben minder prioriteit dan de “should have”-maatregelen. Worden enkel doorgevoerd wanneer daarvoor genoeg capaciteit is.
- (Won’t have: Dit zijn maatregelen die niet binnen de Routekaart OV worden uitgevoerd en zijn dan ook niet opgenomen in de maatregelenlijst.)

Fasering

De realisatie van de “must have”-maatregelen heeft wat ons betreft de hoogste prioriteit. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering of in voorbereiding, zoals de realisatie van de Wunderline. Omdat tijd en geld schaars zijn, is het zaak om te starten met maatregelen die weinig kosten en veel opleveren en met maatregelen die gecombineerd kunnen worden met andere geplande projecten of werkzaamheden. Daarnaast is het van belang om zo snel mogelijk te starten met (de eerste fases van) projecten die een lange adem hebben, zoals de Lelylijn. Met de volgende maatregelen/acties willen we als eerste aan de slag:

Maatregel	Status	Financiële dekking (investeringskosten)
Onderzoek toekomstbestendige hoofdstructuur HOV (‘schaalsprong’)	Nog niet gestart	Ja
Onderzoek toekomstbestendige centrumroute Groningen	Nog niet gestart	Ja
Realisatie Lelylijn	Project loopt	Deels
Realisatie Nedersaksenlijn	Project loopt	Ja
1e stap realisatie Wunderline (reistijdverkorting en herstel van de verbinding Groningen-Bremen)	Project loopt	Ja
1e en 2e stap verbeteren treinaanbod Groningen - Zwolle - Randstad (verbeteren betrouwbaarheid en capaciteit spoor Zwolle - Groningen en laten rijden extra trein in de brede spits)	Project loopt	Ja
Verbeteren rijtijd en betrouwbaarheid N355 Zernike – Zuidhorn	Nog niet gestart	Deels
Verbeteren rijtijd en betrouwbaarheid Oosterhamriktracé	Nog niet gestart	Nee
1e stap verbeteren rijtijd en betrouwbaarheid centrumroute (verkeersfilter doorgaand verkeer Stationsweg Groningen)	Project loopt	Nee
Verbeteren rijtijd en betrouwbaarheid station Groningen Noord – Zernike	Project loopt deels	Deels
1e stap optimalisatie verbinding Europapark – UMCG (verminderen wachttijd bij verkeerslichten, m.n. kruispunt Europaweg/Sontweg)	Nog niet gestart	Ja
1e stap realisatie knoop Groningen-zuid (verkenning naar knooppunt Groningen-zuid en netwerkopzet daarbij)	Nog niet gestart	Ja
Busbediening Reitdiepzone	Project loopt	Deels
1e stap busbediening De Suikerzijde (lijn 8 door de wijk)	Project loopt	Ja
1e stap verbeteren betrouwbaarheid OV-corridor A28 (kleine optimalisaties en realisatie fietstunnel Brailleweg Groningen)	Project loopt deels	Deels
1e stap verbeteren rijtijd en betrouwbaarheid BRT-traject A7 (opwaarderen rotondecomplex Hoogkerk)	Nog niet gestart	Deels
Oplossingen openingen spoorbrug Noord-Willemskanaal korte termijn en onderzoek lange termijn.	Project loopt	Ja
Verduurzaming regionale treindiensten	Project loopt	Nee
Kwaliteitsimpuls HOV-haltes Groningen	Nog niet gestart	Nee
OV-promotie nieuwe inwoners	Project loopt	Deels
Onderzoek OV-propositie voor huishoudens met laag inkomen	Onderzoek loopt	Ja

Tabel
De maatregelen en acties die als eerste worden uitgevoerd

De overige maatregelen worden uitgevoerd zodra hiervoor tijd en budget beschikbaar is.

Periodiek overleg stand van zaken

Voor alle maatregelen geldt dat het van belang is de mogelijkheden voor realisatie regelmatig te monitoren, omdat actuele ontwikkelingen kunnen leiden tot een verandering in draagvlak of dekking voor een maatregel en daarmee tot een andere uitvoeringsvolgorde. Om nieuwe inzichten, projectideeën en activiteiten een plek te geven, herijken we de gemaakte afwegingen dus regelmatig. Dit doen we in nauw overleg met onze samenwerkingspartners. Daarbij hebben we nadrukkelijk aandacht voor mogelijkheden voor cofinanciering en meekoppelkansen.

8.2 We doen het samen

De voorliggende Routekaart OV is een visiedocument en uitvoeringsagenda van de gemeente en provincie Groningen. Het bouwen aan goed OV doen we echter samen. Daarom hebben we bij het opstellen van dit document ook afstemming gehad met tal van betrokken partijen. En ook bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen is samenwerking essentieel. Een deel van de maatregelen kan door gemeente en provincie zelf worden opgepakt, omdat gemeente en provincie daarin een rol als wegbeheerder hebben. Voor andere maatregelen zijn we afhankelijk van de medewerking van andere partijen en gaan we het gesprek aan met deze partijen. Dit doen we zoveel mogelijk via bestaande kanalen, zoals het periodiek overleg over spoorzaken in Noord-Nederland.

Bij alle projecten speelt de inwonerparticipatie een belangrijke rol. Inwoners en andere betrokken worden nadrukkelijk betrokken bij de planvorming en uitvoering van projecten in de openbare ruimte, op de weg en op het spoor. Participatie zorgt voor een integrale benadering en een grote mate van betrokkenheid, waardoor toekomstbestendige resultaten ontstaan. Hierdoor is de toegevoegde waarde van de projecten groter.

8.3 Financiering

De noodzakelijke en gewenste verbetermaatregelen in deze Routekaart OV vragen om aanzienlijke investeringen en/of extra bijdragen aan de exploitatiekosten van het OV. Binnen de regio zijn deze middelen maar ten dele beschikbaar. Een opgave is dan ook om de komende jaren te verkennen hoe we onze ambities financieel gezien kunnen waarmaken. Hierbij kan worden gedacht aan de volgende mogelijkheden:

- in gebiedsontwikkelingen vanaf start planvorming goed rekening houden met het OV, waardoor knelpunten worden voorkomen;
- de uitvoering van maatregelen combineren met beheer en onderhoud of andere projecten, om de investeringskosten te drukken;
- investeren in maatregelen die een besparing op exploitatiekosten opleveren (zoals verbeteringen in snelheid of betrouwbaarheid), waardoor exploitatiemiddelen vrijkomen voor uitbreiding van het vervoeraanbod;
- een beperkte opslag op de OV-tarieven om investeringen of extra exploitatie te kunnen bekostigen;
- investeringsmiddelen buiten de regio zoeken (denk aan het Rijk of Europa);
- voor de langere termijn andere manieren van financieren van het OV verkennen.

8.4 Monitoring

Van belang is dat we voortdurend inzicht hebben in het functioneren van het OV. Waar gaat het goed en waar kan of moet het beter? Veelgebruikte indicatoren hiervoor zijn de tevredenheid van de reiziger en niet-reizigers en het absolute en relatieve gebruik van het OV. Maar deze kunnen niet los worden gezien van de inzet van exploitatiemiddelen voor het OV. Want zoals aangegeven staat de betaalbaarheid van het OV voor zowel de overheid als reiziger onder druk. Er moet dus meer uit een ingezette euro voor het OV worden gehaald. Dan gaat het om betrouwbaarheid en doorstroming op de infrastructuur, maar ook om ruimtelijke keuzes en flankerend beleid. Inzet is dan ook om structureel het volgende te monitoren:

- De tevredenheid van reiziger en niet-reizigers over het OV;
- Het absolute en relatieve gebruik van het OV;
- De kostendekkingsgraad van het OV.

Inzicht in indicatoren op concessieniveau is daarbij nodig, maar niet voldoende. Er moet ook op corridorniveau gemonitord en gestuurd kunnen worden.

Bijlagen

A. Vervoersanalyse Routekaart OV 2040

Apart bijgevoegd.



B. Analyses en advies Routekaart OV Groningen 2040 – Omarm de OV-Logica

Apart bijgevoegd.



C Kwaliteitsniveau OV

Deze bijlage beschrijft het kwaliteitsniveau dat we nastreven voor het OV in het Daily Urban System van Groningen. We noemen hier de belangrijkste kwaliteitsaspecten.[1]

Frequentie

- Hoofdrailnet (Groningen – Assen – Zwolle en Lelylijn):
  - Op maandag t/m vrijdag overdag 4x per uur intercity en 4x per uur een stoptrein, rest van de week 2x per uur intercity en 2x per uur stoptrein
- Leeuwarden – Groningen:
  - Op maandag t/m vrijdag overdag 2x per uur intercity, 2x per uur sneltrein en 2x per uur stoptrein, rest van de week 2x per uur sneltrein en 2x per uur stoptrein
- Overige spoorlijnen (inclusief Nedersaksenlijn):
  - Op maandag t/m vrijdag overdag 2x per uur sneltrein en 2x per uur stoptrein, rest van de week minimaal 2x per uur stoptrein.
- HOV per bus:
  - Maandag t/m zaterdag overdag minimaal 4x/uur, ambitie is 6x/uur of meer
  - Avond en zondag minimaal 2x/uur, ambitie is 4x/uur of meer
- Basislijnen bus:
  - Maandag t/m zaterdag overdag minimaal 2x/uur
  - Avond en zondag minimaal 1x/uur
  - Aanvullende lijnen bus: afhankelijk van de vervoerbehoefte

1 De kwaliteit van het OV wordt bepaald door meer aspecten dan in deze bijlage beschreven, maar die zijn al grotendeels vastgelegd in de concessieafspraken voor het OV. Ook de minimumeisen m.b.t. bijvoorbeeld de frequentie van het OV zijn reeds vastgelegd in andere beleidsstukken.

Snelheid en betrouwbaarheid trein

Voor het treinvervoer van/naar/binnen Groningen streven we naar een punctualiteit van:

- 95% binnen 3 minuten van geplande aankomsttijd op bestemming
- 99% binnen 5 minuten van geplande aankomsttijd op bestemming
- 100% vertrekt niet te vroeg

Snelheid en betrouwbaarheid bus

Voor een hoge kwaliteit van het OV hanteren we de volgende uitgangspunten:

- HOV-buslijnen rijden op hoofdautowegen of specifieke OV-infrastructuur waar minimaal 50 km/u (bebouwde kom) of minimaal 80 km/u (buiten bebouwde kom) kan worden gereden en betrouwbare dienstuitvoering mogelijk is. Een uitzonderingspositie in de stad Groningen is weggelegd voor de busroutes op en binnen de Diepenring en bij de in de gemeentelijke mobiliteitsvisie genoemde ‘belevingsplekken’ bij het Overwinningsplein, de Stationsweg, station Groningen Suikerzijde, station Groningen Noord, Winkelcentrum Paddepoel, Dudok aan het Diep, Westerhaven, en de Prinsessenlaan ter hoogte van Jumbo Wilhelminakade. Op deze locaties staat de leefkwaliteit zonder meer voorop en zal ook het HOV zich qua snelheid moeten aanpassen. Wel is ook hier het uitgangspunt dat het HOV betrouwbaar is.
- Voor basislijnen streven we zoveel mogelijk naar dezelfde snelheid en betrouwbaarheid als het HOV, maar omdat deze lijnen deels op wegen met een beperktere functie voor autoverkeer rijden, zullen de genoemde snelheden hier niet altijd mogelijk zijn. Zware basislijnen (zie figuren 8 en 9 op pagina 21) hebben de potentie om door te ontwikkelen naar HOV-lijnen. Deze opwaardering is alleen mogelijk wanneer de route van HOV-waardige kwaliteit is. Concreet kan dit betekenen dat bij opwaardering van een zware basislijn naar een HOV-lijn voor een andere route moet worden gekozen en daarbij de bediening van een gebied verandert.

- Aanvullende buslijnen zullen vaker dan HOV- en basislijnen op wegen met een lagere snelheid rijden; hier ligt de nadruk vooral op betrouwbaarheid en reizigerscomfort.
- Per situatie wordt bezien welke kruispuntoplossing gewenst is voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Daar waar het OV op een voorrangsroute rijdt heeft de toepassing van een voorrangsplein als kruispuntvorm de voorkeur boven een rotonde, zowel uit oogpunt van het beperken van tijdverlies als uit oogpunt van comfort.
- Aankomstpunctualiteit bus: wij streven naar een punctualiteit van 85% (85% van de bussen komt binnen 3 minuten van de geplande tijd aan bij de aankomsthalte). Aangezien dit percentage alleen iets zegt over de betreffende rit en nog niets over aansluitingen, rituitval, etc. streven wij daarnaast naar een reizigerspunctualiteit van 90%: minimaal 90% van de reizigers bereikt binnen maximaal 300 seconden na de geplande aankomst de eindbestemming.

In de onderstaande tabel is opgenomen welke maximale rijtijden we op trajecten van de dragende OV-structuur (HOV en zware basislijnen) nastreven (op werkdagen overdag). De maximale rijtijden zijn berekend op basis van de routevoering anno dienstregeling 2024. De routevoering voor HOV-lijnen is in de omgevingsvisie op halteniveau vastgelegd voor de komende 20 jaar. Voor HOV-trajecten moet de ambitie om te versnellen dus worden ingevuld door de huidige route te versnellen (middels weginrichting, optimalisatie VRI's, snelheidsregimes). Basislijnen zijn vastgelegd op verbindingsniveau voor de komende 10 jaar. De ambitie om te versnellen kan op trajecten voor basislijnen dus mogelijk ook worden ingevuld door (delen van) routes te strekken.

Traject	Huidige rijtijd (spits/dal)	Maximale rij-tijd (ambitie)
Q-link 1 P+R Reitdiep – UMCG – station Groningen	26	24
Q-link 2 P+R Reitdiep – UMCG – station Europapark	29	25
Q-link 2 Zuidhorn station – P+R Reitdiep	16/11	11
Q-link 3 Lewenborg (Ruischerbrug) – UMCG - station Groningen	26	23
Q-link 3 Station Groningen – P+R Hoogkerk - Leek Oostindie	33	31
Q-link 4 Beijum (Wibenaheerd) – UMCG – station Groningen	25	23
Q-link 4 Station Groningen – P+R Hoogkerk - Roden Kastelenlaan	32	30
Q-link 5 Meerstad Tersluis – UMCG – station Groningen	23	21
Q-link 5 Harkstede – UMCG – station Groningen	34	32
Q-link 5 Station Groningen – P+R Haren – Annen Zuid	36	33
Q-link 6 Station Delfzijl – Ten Boer - Ruischerbrug	49	45
Q-link 6 Ruischerbrug – UMCG - station Groningen	17	16
Q-link 6 Station Groningen – P+R Haren	12	11
Q-link 15 Zernike Noord – station Groningen	17	16
Qliner 300 Station Emmen – P+R Gieten – station Groningen	54	53
Qliner 314 Drachten Himsterhout – station Groningen	48	46
Qliner 315 Station Heerenveen – Drachten transferium Oost - station Groningen	51	49
Qliner 309 Assen Kloosterveen – Assen Marsdijk - station Groningen	38	36
Qliner 319 Assen Torenrotonde – station Groningen	24	23
Qliner 312 Busstation Stadskanaal – P+R Gieten - station Groningen	55	53
Lijn 7 Winkelcentrum Paddepoel – Vinkhuizen – station Groningen	24	22
Lijn 9/19 Winkelcentrum Paddepoel – station Groningen	15	13
Lijn 10 P+R Hoogkerk – Martini ziekenhuis – station Groningen	18	18
Lijn 10 Station Groningen – UMCG – station Groningen Noord	25	25
Lijn 18 P+R Hoogkerk – winkelcentrum Paddepoel – Zernike Noord	19	19
Lijn 50 Station Assen – De Punt	26	26
Lijn 50 De Punt – station Groningen	27	26
Lijn 51 Station Assen – P+R Annen – Onnen De Vennen	45	45
Lijn 51 Onnen De Vennen – station Groningen	27	26
Lijn 61 Station Uithuizen – Bedum – P+R Kardinge	56	56
Lijn 65 Zoutkamp Marnestraat – Winsum – P+R Kardinge	54	54
Lijn 61/65 P+R Kardinge – station Groningen	15	14
Lijn 178 Appingedam – Siddeburen – P+R Euroborg	48	48
Lijn 178 P+R Euroborg – station Groningen	14	12

Comfort bus

- Op routes van HOV-lijnen en zware basislijnen worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Op overige busroutes hebben snelheidsremmende maatregelen ook een nadelig effect, maar vanwege de andere functie van deze busroutes is dit een minder zwaarwegend punt. We gaan hier terughoudend om met snelheidsremmers en plaatsen deze zoveel mogelijk op locaties waar de bus toch al langzamer rijdt (zoals bij haltes of kruispunten).
- Daar waar snelheidsremmende maatregelen worden toegepast op busroutes, wordt bij voorkeur gekozen voor oplossingen waar bussen beperkte hinder van ondervinden. Verhogingen zijn ongewenst vanwege het grote effect op de rijtijd (een bus moet veel meer afremmen dan een auto) en de nadelige invloed op het comfort voor de reiziger.

Een nadere uitwerking van de infrastructurele richtlijnen voor comfortabel en betrouwbaar OV per bus is te vinden in de 'handreiking OV-infrastructuur' van het OV-bureau Groningen Drenthe.

Kwaliteitsrichtlijnen bushaltes

In het kader van vlot en comfortabel OV streven we in de bebouwde kom naar:

- Een loopafstand naar haltes van maximaal 400 tot 600 meter voor reguliere haltes en maximaal 800 meter voor HOV-haltes; daarbij is de kwaliteit van de bediening van de halte medebepalend voor de gewenste halteafstand;
- Halteren op de rijbaan, behalve waar dat uit oogpunt van verkeersdoorstroming of –veiligheid niet kan;
- Een halte dichtbij (bij voorkeur vlak ná) een kruising of oversteekplaats.
- Drukkere haltes (>50 instappers per dag) zijn voorzien van voldoende, functionele voorzieningen voor beschut wachten en dynamische reisinformatie.

Buiten de bebouwde kom zijn grotere loopafstanden naar haltes acceptabel. Hierbij is het van belang dat er kwalitatieve en veilige wandel- en fietsverbindingen van/naar de haltes beschikbaar zijn en dat er voldoende stallingsvoorzieningen zijn voor fietsen en in sommige gevallen ook voor de auto.

Met betrekking tot de fysieke toegankelijkheidseisen voor haltes verwijzen wij naar de kenmerken in het kader "Verwerkingsregels bus, tram en metro" die Decentrale OV-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA in 2020 hebben vastgesteld.

D Maatregelenlijst

#	Maatregel[1]	Verwachte reizigersgroei[2]	Investeringskosten (x miljoen)[3]	Doorstroming en betrouwbaarheid	Nieuwe reisroutes	Vervoers-capaciteit	Toegang, comfort en inclusiviteit
S1	Rijtijd en betrouwbaarheid N355 Zernike - Zuidhorn	+14%	€ 2,5	X	X		
S2	Rijtijd en betrouwbaarheid station Groningen Noord – Zernike	+5%	€ 14/ € 26,5	X	X		
S3	Rijtijd en betrouwbaarheid Oosterhamriktracé	+5%	€ 0,2	X	X		
S4	Optimaliseren verbinding Europapark - UMCG	+4,5%	€ 1	X		X	
S5	Rijtijd en betrouwbaarheid centrumroute	+5%	€ 3 - 5	X			
S6	Benutten potentieel station Europapark	Zie S4, S8, S9, Z1	Zie S4, S8, S9, Z1	X		X	
S7	Knooppuntontwikkeling station Groningen Noord	+3%	€ 8,5				X
S8	Realisatie knoop Groningen-zuid	+24%	€ 21,5		X		X
S9	Nieuwe busverbinding Meerstad – station Europapark	+35%	€ 0,2		X	X	
S10	Busbediening Reitdiepzone	+1%	€ 1 - 5				X
S11	Busbediening De Suikerzijde en De Nieuwe Held	+800 - 1.300 nieuwe reizigers	€ 24		X		X
S12	Realisatie station Groningen Suikerzijde	+500 tot 1.000 nieuwe reizigers	Onderzoek loopt		X		X
S13	Fiets/voettunnel Suikerterrein (naar halte busbaan Peizerweg)	+5 à 10%	€ 10		X		X
S14	Ongelijkvloerse oversteek Ring Oost t.h.v. Akeleiweg	+3%	€ 0,1				X
N1	Uitbreiden treinaanbod Groningen - Delfzijl/Eemshaven	+48% Delfzijl + 40% Eemshaven	€ 550 - 1270			X	
N2	Realisatie P+R Sauwerd	+10%	€ 5				X
N3	Optimaliseren buscorridor De Marne - Groningen	+27%	€ 1	X		X	
N5	Betrouwbaarheid N360	+6%	€ 8	X			
O1	Realisatie Nedersaksenlijn	+21%[4]	€ 1.875		X	X	

1 De reizigersgroei en de investeringskosten in deze maatregelentabel zijn doorgerekend door Movares dan wel in het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor' (2024) en (waar dat nodig was i.v.m. ontbrekende informatie) aangevuld op basis van expert judgement. De percentages en bedragen in deze maatregelentabel zijn afgerond. De fase waarin een maatregel zich bevindt bepaalt de nauwkeurigheid van de prognose van effecten en kosten: naarmate de uitvoering dichterbij komt, is de nauwkeurigheid groter.

2 De genoemde percentages in deze kolom tonen de verwachte reizigersgroei op het betreffende punt/ de betreffende verbinding en dus niet over het hele gebied. Een lage verwachte reizigersgroei op een verbinding waar veel lijnen rijden kan dus in absolute aantallen een grotere groei betekenen dan een hoge reizigersgroei op minder drukke verbinding. Daar waar een absolute groei is genoemd, betreft het reizigers per werkdag.

3 Bij deze bedragen zijn géén exploitatiekosten meegenomen. De berekening voor de verwachte extra exploitatiekosten staat in hoofdstuk 4. Als een maatregel bestaat uit meerdere mogelijke submaatregelen of faseringstappen is het totaalbedrag opgenomen in de tabel. In bijlage E is aangegeven voor welke (sub)maatregelen/faseringsstappen al financiële dekking is.

4 Op basis van de onderzochte ambitie in het kader van het onderzoek 'Verbetering bestaand spoor': 2 stoptreinen en 2 sneltreinen Groningen – Veendam – Stadskanaal gedurende de hele dag

#	Maatregel	Verwachte reizigersgroei	Investeringskosten (x miljoen)	Doorstroming en betrouwbaarheid	Nieuwe reisroutes	Vervoers-capaciteit	Toegang, comfort en inclusiviteit
O2	Realisatie Wunderline[5]	+1%	€ 360 - 840	X	X	X	
O3	Optimaliseren OV-verbinding Groningen - Slochteren - Siddeburen	+10%	€ 15	X			
O4	Realisatie P+R Hoogezand-Sappemeer	+5%	€ 5		X		X
Z1	Verbeteren treinaanbod Groningen - Assen - Zwolle	Minimaal +13%	€ 845 - 1850			X	
Z2	Uitbreiden busaanbod Assen - Groningen	+10%	€ 15		X	X	
Z3	Realisatie Q-link Eelde	+33,5%	€ 2,5	X	X	X	
Z4	Verbeteren en uitbreiden P+R Haren	+10%	€ 10		X		
Z5	Betrouwbaarheid OV-corridor A28	+10 – 15%	€ 38,5 - € 78,5	X			
Z6	Snelweghalte Vries/Tynaarlo	+ 200 nieuwe reizigers	€ 10				X
W1	Overstap station Zuidhorn vanzelfsprekend	+5%	€ 0	X		X	
W2	Uitbreiden treinaanbod Leeuwarden - Groningen	+11%	€ 1.100 - 2.500			X	
W3	Betrouwbaarheid traject N372/N373	+4,5%	€ 2,5	X			
W4	Doorstroming en betrouwbaarheid BRT-traject A7 + rotondecomplex P+R Hoogkerk	+10%	€ 20	X			
W5	Opwaarderen snelweghaltes BRT-traject A7	+5%	€ 0,4				X
W6	Realisatie Lelylijn	+7.000-26.000 nieuwe reizigers	€ 8.200 - 17.200	X	X	X	X
W7	Oplossing openingen spoorbrug Noord-Willemskanaal	-	p.m.	X	X	X	
A1	Aanpak fysieke toegankelijkheid bushaltes	-	€ 6,5				X
A2	Kwaliteitsimpuls HOV-haltes	-	€ 0,05 per halte				X
A3	Herkenbaarheid HOV-haltes	-	€ 1				X
A4	(Door)ontwikkeling hubs	-	€ 10				X
A5	Verduurzaming vloot bus en regionale trein	-	n.n.b.				X

#	Actie	Toelichting	Status
Actie 1	Onderzoek OV-propositie voor huishoudens met een laag inkomen	Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheden voor het aanbieden van een OV-propositie voor huishoudens met een laag inkomen in gemeenten in Groningen en Drenthe	In uitvoering
Actie 2	OV-promotie specifiek gericht op nieuwe inwoners van woningbouwontwikkeling	Nieuwe inwoners verleiden tot het gebruik van OV middels bijv. informatiepakketten huis-aan-huis, experimenteren met OV-abonnement aanbieden of zelf meeverkopen/verhuren met huis	In uitvoering
Actie 3	Werkgeversaanpak	Grote werkgevers in de regio actief benaderen om OV-gebruik door werknemers te stimuleren (mede i.h.k.v. de registratieplicht Co2-uitstoot personenmobiliteit). Grote werkgevers hebben een voorbeeldfunctie in de regio.	Doorlopende actie
Actie 4	Gebruiksvriendelijker maken van hubtaxi	Inkorten reserveer/wachttijden en verlengen bedieningsperiode hubtaxi (24 uur per dag)	In uitvoering
Actie 5	Verbeteren van multimodale reisinformatie	Samenwerking zoeken en stimuleren met vervoerders voor betere integratie reisinformatie en overstapgaranties + voor het aanbieden van multimodale en up-to-date reisinformatie op haltes	Doorlopende actie
Actie 6	Handhaven laden en lossen en foutparkeren	Met name in de stad Groningen, maar ook in andere gebieden, ondervinden bussen regelmatig hinder van laad- en losverkeer en foutgeparkeerde voertuigen op haltes en busroutes. Om onnodige vertragingen tegen te gaan moet doorlopend gehandhaafd worden.	Doorlopende actie
Actie 7	Verkenning verhogen maximumsnelheid busbanen	Mogelijkheid verkennen om de maximumsnelheid op vrijliggende en afgeschermde busbanen te verhogen naar 70 km/u.	Nog niet gestart
Actie 8	Onderzoek toekomstbestendige centrumroute	Vervolgonderzoek naar de mogelijkheden voor een goed werkbare centrumroute stad Groningen voor de lange termijn	Nog niet gestart
Actie 9	Onderzoek toekomstbestendige hoofdstructuur schaalsprong	Onderzoeken of een ingrijpende wijzing van de hoofdstructuur van het OV voor de lange termijn noodzakelijk en haalbaar is en hoe deze er dan uit kan zien	Nog niet gestart

E Toelichting maatregelenlijst

S1: Rijtijd en betrouwbaarheid N355 Zernike - Zuidhorn	
Ter verbetering van de rijtijd en betrouwbaarheid op de N355 zetten we in op de volgende maatregelen: a. Beperken wachttijd bij verkeerslichten door optimalisatie verkeersregeling (must have) b. Optimalisatie route Zuidhorn (met name Het Noorderlicht) (must have) c. Busstroken N355 (must have) d. Gewijzigde route in Zuidhorn (should have)	
Financiële dekking	a en c: MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen b en d: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen
Planning	a: zo snel mogelijk b: binnen 5 jaar c en d: 5 – 10 jaar

S2: Rijtijd en betrouwbaarheid station Groningen Noord – Zernike	
Ter verbetering van de rijtijd en betrouwbaarheid op de HOV-route tussen station Groningen Noord en Zernike zetten we in op de volgende maatregelen: a. Verkeersfilter op de Eikenlaan en aanpassing voorrangssituatie Eikenlaan – Kastanjelaan (must have) b. Verkeersfilter op de Kastanjelaan (must have) c. Verminderen wachttijd bij verkeerslichten t.h.v. Ring Noord (must have). Hiervoor zien we twee mogelijkheden: - Busstroken voor verkeerslichten - Aanleg fietstunnel(s) onder Ring Noord en verwijdering verkeerslichten	
Financiële dekking	a: dekking is beschikbaar vanuit het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van de gemeente Groningen (maatregel 2.1) b: maatregel is opgenomen in Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van de gemeente Groningen (maatregel 3.11), maar nog geen dekking beschikbaar c: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	a en b: zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van de gemeente Groningen
Planning	a: uitvoering is in voorbereiding b: 5 – 10 jaar c: zo snel mogelijk

S3: Rijtijd en betrouwbaarheid Oosterhamriktracé

Ter verbetering van de rijtijd en betrouwbaarheid op de Q-link route op het Oosterhamriktracé in Groningen zetten we in op de volgende maatregelen:
a. Verminderen wachttijd bij verkeerslichten (must have)
b. Verminderen impact toename brugopeningen busbaanbrug (must have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Mogelijke verplaatsing busbaan Oosterhamrikkade naar tracé Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan in het kader van planvorming Oosterhamrikzone.
Planning	a: zo snel mogelijk b: zodra de situatie hierom vraagt!

S4: Optimalisatie verbinding Europapark - UMCG

Op het HOV-traject tussen station Groningen Europapark en UMCG voorzien we de volgende verbeteringen:
a. Verminderen wachttijd bij verkeerslichten, vooral kruispunt Europaweg/Sontweg (must have)
b. Verhogen frequentie om gebruik verbinding te stimuleren (should have)

Financiële dekking	a. financiering is beschikbaar vanuit de gemeente Groningen b: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	a direct na oplevering Aanpak Ring Zuid (2025/2026) b: nader te bepalen

S5: Rijtijd en betrouwbaarheid centrumroute

Ter verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid op de route station Groningen – Hereweg – Zuiderdiep – UMCG zetten we in op de volgende maatregelen:
a. Verkeersfilter Stationsweg (must have)
b. Aanpak kruispunt Stationsweg/Hereweg/Zuiderpark (must have)
c. Beperken van onderlinge hinder van vervoersstromen op het Zuiderdiep (OV, fiets, voetganger, laden en lossen) (should have)

Financiële dekking	Maatregel opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van de gemeente Groningen, maar nog geen dekking beschikbaar.
Relatie andere programma's/onderzoeken	a en b: zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van de gemeente Groningen (maatregel 3.12) c: Herinrichting Gedempte Zuiderdiep
Planning	a en b: binnen 5 jaar c: 5 – 10 jaar

S6: Benutten potentieel station Groningen Europapark

Zie S4 + S8 + S9 + Z1

Financiële dekking	-
Relatie andere programma's/onderzoeken	-
Planning	-

S7: Knooppuntontwikkeling station Groningen Noord

Ter verbetering van het comfort voor reizigers via station Groningen Noord én stimulering van reizen via station Groningen Noord zetten we in op de volgende maatregelen:

a. Opwaarderen aantrekkelijkheid van het station en de stationsomgeving. (must have)

Op termijn zou het waardevol zijn om:

b. De functionele overstap van trein op bus en v.v. te verbeteren (should have)

Financiële dekking	a: (mede)financiering is denkbaar vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen b: is opgenomen in Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad van gemeente Groningen (maatregel 3.11), maar nog geen dekking.
Relatie andere programma's/onderzoeken	a: Reis-via-hubprogramma Groningen-Drenthe b: Reis-via-hubprogramma Groningen-Drenthe en Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare stad gemeente Groningen.
Planning	a. binnen 5 jaar b. 5 – 10 jaar

S8: Realisatie knoop Groningen-zuid

Voor een goede overstapmogelijkheid tussen de voorgestelde tangent P+R Hoogkerk – Martini ziekenhuis – station Europapark in Groningen en de buslijnen op de A28 zetten we in op realisatie van een bus-knooppunt bij de op/afrit Groningen-zuid van de A28. Omdat al eerder gebleken is dat de realisatie complex is, starten we met een onderzoek naar de haalbaarheid van dit knooppunt en naar alternatieve oplossingen om de verbinding tussen regio Zuid en Groningen-zuid te verbeteren.

a. Onderzoek haalbaarheid busknoop Groningen-zuid en mogelijke alternatieven (must have)

Indien de busknoop haalbaar blijkt, leidt dat tot de volgende maatregelen:

b. Realisatie busknoop bij op-/afrit Groningen-zuid A28 (must have)

c. Optimalisatie busroute over Laan Corpus den Hoorn naar Martiniziekenhuis en P+R Hoogkerk (should have)

d. Optimalisatie busroute over Van Ketwich Verschuurlaan naar station Europapark (should have)

Financiële dekking	a: budget Routekaart OV van gemeente Groningen b: (mede)financiering is denkbaar vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen c en d: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	a en b: hubontwikkeling provincie Groningen
Planning	a: zo snel mogelijk b, c, d: 5 – 10 jaar

S9: Nieuwe busverbinding Meerstad – station Groningen Europapark

Om reizigers vanuit Meerstad en De Eems snellere reisroutes en meer vervoerscapaciteit te bieden, wordt een nieuwe rechtstreekse busverbinding geïntroduceerd tussen Meerstad, De Eems en station Groningen Europapark. (should have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Maatregel S6
Planning	Nader te bepalen, afhankelijk van ontwikkeltempo van Meerstad en De Eems.

S10: Busbediening Reitdiepzone

Ter verbetering van de busbediening van de Reitdiepzone in Groningen zetten we in op de volgende maatregelen:

a. Bediening rand van de wijk met buslijn 7 (must have)

b. Bediening met haltes voor Q-link 15 aan Westelijke Ringweg (could have)

c. Ongelijkvloerse voetgangersoversteek Ring West bij Kornalijnlaan (must have)

Financiële dekking	a: MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen b: geen c: MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen
Relatie andere programma's/onderzoeken	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen
Planning	a: 5 – 10 jaar b: > 10 jaar c: 5 – 10 jaar

S11: Busbediening De Suikerzijde en De Nieuwe Held

Om de wijken De Suikerzijde en De Nieuwe Held in Groningen te bedienen zetten we in op de volgende maatregelen:

a. OV-route Hoofdstation – Hoogkerk - P+R Hoogkerk (huidige buslijn 8) verleggen via de noordzijde van de wijk De Suikerzijde (must have)

b. OV-route P+R Hoogkerk - Vinkhuizen – Zernike (huidige lijn 18) verleggen via (station) Suikerzijde (should have)

c. Introduceren nieuwe HOV-route Hoofdstation - (station) Suikerzijde – De Nieuwe Held (must have)

Randvoorwaardelijk is dat de infrastructuur in De Suikerzijde en De Nieuwe Held geschikt zijn voor de bus.

Financiële dekking	a en b: exploitatiebudget OV-bureau en mogelijk subsidie Rijk c: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	b en c: S12 en realisatie noord-zuidtunnel Suikerzijde
Planning	a: 2026 b en c: Afhankelijk van ontwikkeltempo De Suikerzijde en De Nieuwe Held

S12: Realisatie station Groningen Suikerzijde

Om de inwoners en bezoekers van De Suikerzijde en omgeving snellere reisroutes te bieden en een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren zetten we in op de realisatie van station Groningen Suikerzijde. (must have)

Financiële dekking	Vanuit het Rijk is vooralsnog € 89 miljoen beschikbaar. Uit het lopende onderzoek door ProRail moet blijken of dit voldoende is.
Relatie andere programma's/onderzoeken	S11
Planning	2033

S13: Fiets/voettunnel Suikerterrein

Ter verbetering van de bereikbaarheid per OV van het huidige Suikerterrein in Groningen is het gewenst om als voetganger of fietser de spoorlijn Groningen – Zuidhorn te kunnen kruisen ter hoogte van de Tuinland. Bezoekers van het Suikerterrein kunnen dan gebruik maken van de vele bussen op de Peizerbaan. Te onderzoeken is of de huidige bushalte hiervoor geschikt is of dat een nieuwe halte meer naar het westen aangelegd moet worden. Ook vanuit de fietsbereikbaarheid van het Suikerterrein is behoefte aan een spoorkruising. (must have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Fietsbereikbaarheid Suikerterrein
Planning	5 – 10 jaar

S14: Ongelijkvloerse oversteek Ring Oost t.h.v. Akeleiweg

De bereikbaarheid per OV van het bedrijvengebied rondom de Bieslookstraat in Groningen kan worden verbeterd door een route voor voetgangers te realiseren tussen de Akeleiweg en de bushalte Eenrumermaar aan de Parkallee. Hiervoor is het nodig dat voetgangers van het viaduct over de Ringweg gebruik kunnen maken. (could have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	Binnen 5 jaar

N1: Uitbreiden treinaanbod Groningen - Delfzijl/Eemshaven

Om meer vervoerscapaciteit te bieden tussen Groningen en Delfzijl/de Eemshaven zetten we in op de volgende maatregelen:
a. Sneltrein Delfzijl: 2 sneltreinen per uur naast de huidige stoptreinen (should have)
b. Sneltrein Eemshaven: 2 sneltreinen per uur naast de huidige stoptreinen (could have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	a en b: Lange termijn (na 2035)

N2: Realisatie P+R Sauwerd

Uitbreiding van het P+R concept rondom stad Groningen is nodig om de stad bereikbaar te houden. Station Sauwerd biedt kansen als P+R-locatie vanwege de ligging de autoroute tussen het noordelijk deel van de provincie Groningen en stad Groningen en doordat hier vanaf zomer 2025 ieder kwartier een trein naar Groningen vertrekt. We zetten in op een stapsgewijze ontwikkeling van deze P+R. (should have)

Financiële dekking	(Mede)financiering is denkbaar vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Reis-via-hubprogramma Groningen-Drenthe
Planning	Binnen 5 jaar

N3: Optimaliseren buscorridor De Marne – Groningen

De buscorridor tussen Lauwersoog, Zoutkamp, Ulrum, Leens en Groningen wordt intensief gebruikt. Kwaliteit en gebruik kunnen worden verbeterd door sneldienstritten te gaan rijden dan wel op deze corridor een Q-link te ontwikkelen. (should have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	Binnen 5 jaar

N5: Betrouwbaarheid N360

De grote verkeersdrukte op de N360 tussen Ten Boer en Groningen zorgt voor oponthoud en een verminderde betrouwbaarheid van de dienstregeling. We zetten in op dosering van het autoverkeer en waar nodig aanleg van busstroken. (must have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	5 – 10 jaar

O1: Realisatie Nedersaksenlijn

Realisatie van de Nedersaksenlijn zorgt voor een sterk verbeterde bereikbaarheid op de corridor Groningen – Veendam – Stadskanaal – Emmen – Twente en als gevolg daarvan een grotere welvaart in het omliggende gebied. Er zijn vier bouwstappen te onderscheiden:

a. Trajectdeel Veendam – Stadskanaal (must have)
b. Trajectdeel Stadskanaal – Emmen (must have)
c. Trajectdeel Emmen – Almelo (must have)
d. Doorrijden naar Enschede (should have)

Financiële dekking	a, b, c: financiering beschikbaar d: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Deltaplan Noord-Nederland
Planning	a, b, c: de verkenning gaat inzicht geven in de planning d: lange termijn (na 2035)

O2: Realisatie Wunderline

Realisatie van de Wunderline zorgt voor een sterk verbeterde treinverbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland. Er zijn drie bouwstappen te onderscheiden:

a. Bouwstap 1: reistijdverkorting en herstel van de verbinding Groningen-Bremen met overstap in Leer met uursverbinding Groningen-Leer (must have)
b. Bouwstap 2: verdere reistijdverkorting en introductie directe trein Groningen-Bremen (zonder overstap in Leer) ca. 1-3x per dag (should have)
c. Bouwstap 3: directe treinen (zonder overstap in Leer) Groningen-Bremen (should have)

Financiële dekking	a: is beschikbaar b: geen c: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	a: in 2025 gereed b: middellange termijn (rond 2035) c: lange termijn (na 2035)

O3: Optimaliseren busverbinding Groningen - Slochteren - Siddeburen

Door de aanwezigheid van lintbebouwing langs een groot deel van de route ligt de snelheid relatief laag. Dit verklaart vermoedelijk ook het relatief beperkte OV-gebruik. Voorgesteld wordt om in te zetten op:

a. versnellen busroute, mogelijk door andere route (must have)
b. frequentieverhoging (should have)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	a: binnen 5 jaar b: 5 – 10 jaar

O4: Realisatie P+R Hoogezand-Sappemeer

Uitbreiding van het P+R concept rondom stad Groningen is nodig om de stad bereikbaar te houden. De huidige carpoolplaats bij Knijpsbrug biedt kansen als P+R-locatie vanwege de ligging de autoroute tussen het oostelijk deel van de provincie Groningen en stad Groningen en doordat hier vanaf zomer 2025 ieder kwartier een trein naar Groningen vertrekt. We zetten in op een stapsgewijze ontwikkeling van deze P+R. (should have)

Financiële dekking	(Mede)financiering is denkbaar vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Reis-via-hubprogramma Groningen-Drenthe
Planning	Binnen 5 jaar

Z1: Verbeteren treinaanbod Groningen - Zwolle - Randstad

Het OV-gebruik tussen Groningen, Zwolle en de Randstad is al goed. Toch zien we nog veel potentie om het OV-gebruik op deze corridor te verhogen. Maatregelen ter verbetering van het treinaanbod bestaan uit:

a. Aanpak betrouwbaarheid en capaciteit Zwolle – Meppel – Groningen (must)
b. Van 2 naar 4 IC's per uur tussen Groningen, Zwolle en de Randstad
c. Spitspendel Groningen – Assen hele dag rijden (should)
d. 4 IC's en 4 Sprinters per uur tussen Groningen en Zwolle (should)

Financiële dekking	a. In totaal is hier €175 miljoen beschikbaar voor b. de wijze waarop extra treinen gaan rijden, bepaalt of en hoeveel bijdrage aan de exploitatie nodig is. c en d: geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Deltaplan voor het Noorden en 'Verkenning maatregelen rondom Meppel'
Planning	a: 2030 b: binnen 5 jaar c en d: binnen 10 jaar

Z2: Uitbreiden busaanbod Assen - Groningen

Ter verbetering van het busaanbod tussen Assen en Groningen zetten we in op de volgende maatregelen:

a. Realisatie op/afrit Kloosterveen (should)
b. Differentiëren van bussen naar Groningen; doorrijden over het Hoofdstation in Groningen naar andere bestemmingen (could)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	a. Mobiliteitsvisie gemeente Assen
Planning	a. Afhankelijk van de nog op te stellen mobiliteitsvisie van de gemeente Assen b. 5 – 10 jaar

Z3: Realisatie Q-link Eelde

Om het OV-gebruik van Eelde naar Groningen te vergroten, wordt ingezet op de volgende maatregelen ter versnelling van de busverbinding tussen Eelde en Groningen:

a. Q-link van P+R Haren naar Eelde GAE + verplaatsen knooppunt van De Punt naar GAE (should)
b. Optimalisaties route Q-link 6 (should)

Financiële dekking	a: Dekking voor aanleg knooppunt GAE – Provincie Drenthe b: Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Hub Groningen Airport Eelde
Planning	a en b: binnen 5 jaar

Z4: Verbeteren en uitbreiden P+R Haren

Om P+R Haren zijn belangrijke functie als P+R voor het Zuiden te laten blijven vervullen, dient de haltecapaciteit P+R uitgebreid te worden en de haltes een betere ligging t.o.v. de P+R krijgen. (should)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	Binnen 5 jaar

Z5: Betrouwbaarheid OV-corridor A28

Ter verbetering van de rijtijd en betrouwbaarheid op de N355 zetten we in op de volgende maatregelen:
a. Kleine optimalisaties (vluchtstrookgebruik verlengen) (must)
b. Fietstunnel Brailleweg (must)
c. Realiseren vrijliggende busbaan stad-in (should)
d. Realiseren vrijliggende busbaan stad-uit (could)
Op de lange termijn is er de ambitie om de vluchtstrook op de N34 bij P+R Gieten te verlengen en een nieuw knooppunt Gieten te realiseren.

Financiële dekking	a. Geen b: Budget beschikbaar vanuit Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid van de gemeente Groningen en bijdrage provincie c en d: Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	b. Insnijding Emmaviaduct a, c en d: Actieagenda BRT
Planning	a en b: zo snel mogelijk, fietstunnel Brailleweg wordt tegelijkertijd uitgevoerd met de Insnijding Emmaviaduct 2026/2027 c en d: 5 – 10 jaar

Z6: Snelweghalte Vries/Tynaarlo en opwaarderen P+R Gieten

Aanleggen van een snelweghalte ter hoogte van Vries/Tynaarlo om het bereik van de BRT-verbinding Zuid te vergroten.

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Actieagenda BRT
Planning	Binnen 5 jaar

W1: Overstap station Zuidhorn vanzelfsprekend

Naast doorstromingsmaatregelen op de N355 (zie stad-1) zetten we in op de volgende maatregelen:
a. Op elke trein sluit een bus aan in de spits (should)
b. Op elke trein sluit een bus aan buiten de spits (should)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Maatregel S1
Planning	a: binnen 5 jaar b: binnen 10 jaar

W2: Uitbreiden treinaanbod Leeuwarden - Groningen

Om de vervoerscapaciteit tussen Leeuwarden en Groningen uit te breiden en meer rechtstreeks verbindingen te bieden, zetten we in op 2 IC's per uur naast de al bestaande 2 sneltreinen en 2 stoptreinen per uur (should)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Station Groningen Suikerzijde en 'Verbetering bestaand spoor'
Planning	Lange termijn

W3: Betrouwbaarheid traject N372/N373

Er zijn maatregelen nodig ter verbetering van de betrouwbaarheid op het traject van Q-link 4 over de N372.

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen
Planning	Binnen 5 jaar

W4: Doorstroming en betrouwbaarheid BRT-traject A7 + rotondecomplex P+R Hoogkerk

Ter verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid op het BRT-traject
over de A7 zetten we in op:
a. Bus op de vluchtstrook langs de A7 in de richting stad-uit (dit is reeds het geval voor de richting stad-in) en in beide richtingen op het traject tussen Leek en Frieschepalen (should)
b. Het opwaarderen van het rotondecomplex P+R Hoogkerk (must)

Financiële dekking	a: geen b: financiering gedeeltelijk beschikbaar vanuit MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Actieagenda BRT

W5: Opwaarderen snelweghaltes A7

Opwaarderen van de snelweghaltes Westpoort, Boerakker, P+R Marum en P+R Leek (richting Drachten), waaronder:

- Faciliteren stalling van fiets en, bij P+R Marum en Boerakker, de auto
- Kwalitatieve fietsroutes naar de haltes toe
- Opwaarderen wachtvoorzieningen en verlichting

Financiële dekking	Financiering vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen en MIRT-onderzoek Bereikbaarheid westflank Groningen (uitbreiden P+R Leek)
Relatie andere programma's/onderzoeken	Actieagenda BRT
Planning	Binnen 5 jaar

W6: Realisatie Lelylijn (must)

Realisatie van de Lelylijn zorgt voor een sterk verbeterde treinverbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad.

Financiële dekking	Het Rijk heeft 0,6 miljard beschikbaar gesteld voor de realisatie van de Lelylijn
Relatie andere programma's/onderzoeken	Deltaplan voor het Noorden
Planning	Lange termijn (na 2035)

W7: Oplossing openingen spoorbrug Noord-Willemskanaal (must)

De spoorbrug over het Noord-Willemskanaal in Groningen wordt zeer druk gebruikt. Realisatie van de diverse spoorambities (Lelylijn, meer regionale treinen) zal ertoe leiden dat het treinverkeer en de scheepvaart elkaar in de weg gaan zitten. Er moet een oplossing komen voor het goed kunnen afwikkelen van treinverkeer en scheepvaart. Op dit moment wordt gewerkt aan een oplossing voor de kortere termijn.

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Deltaplan voor het Noorden
Planning	Lange termijn (na 2035)

A1: Aanpak fysieke toegankelijkheid bushaltes

Het toegankelijker maken van haltes dient te worden uitgevoerd in relatie met het nieuwe Bestuursakkoord Toegankelijkheid (must)

Financiële dekking	De Provincie Groningen heeft in het kader van het Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2024 – 2028 beroep gedaan op het landelijke Mobiliteitsfonds
Relatie andere programma's/onderzoeken	Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2024 – 2028 Provincie Groningen
Planning	<2028

A2: Kwaliteitsimpuls HOV-haltes

Verbeteren beschutte wachtgelegenheid en reisinformatie op (drukke) HOV-haltes (must)

Financiële dekking	In het geval dat het een hub betreft is (mede)financiering vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen. Voor overige HOV-haltes is nog geen dekking.
Relatie andere programma's/onderzoeken	Geen
Planning	Binnen 5 jaar

A3: Herkenbaarheid HOV-haltes

Onderscheidende kwaliteit en herkenbaarheid voor HOV-haltes (should)

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Actieagenda BRT
Planning	5 – 10 jaar

A4: (Door)ontwikkeling hubs

Verbeteren bestaande hubs voor optimale integratie van OV met andere modaliteiten (fiets, auto, deelmobiliteit, vraaggestuurde alternatieven) (must)

Financiële dekking	(Mede)financiering vanuit investeringsbudget voor hubontwikkeling van provincie Groningen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Reis-via-hulpprogramma Groningen-Drenthe
Planning	Doorlopend

A5: Verduurzaming vloot bus en regionale trein (must)

In het kader van klimaatbeleid wordt al jaren gewerkt aan verduurzaming van materieel. De plannen voor verdere verduurzaming van de busvloot liggen klaar. Voor de regionale treindiensten moeten op korte termijn keuzes gemaakt worden over de verduurzaming, gelet op het naderende einde van de levensduur van de huidige treinen.

Financiële dekking	Geen
Relatie andere programma's/onderzoeken	Bestuursakkoord Zero Emissie Bus, Programma Mobiliteit provincie Groningen
Planning	2030 voor bus, 2035 voor regionale trein