Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Assen

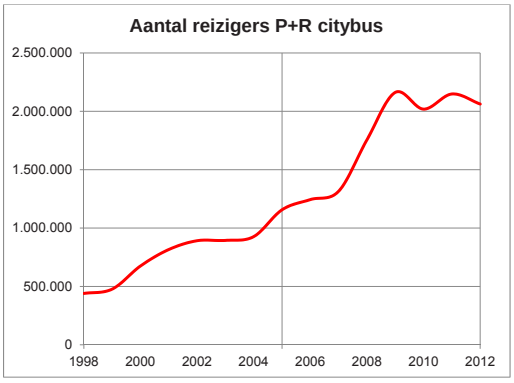
Dagelijks zijn er ruim 100.000 vervoersbewegingen van en naar Assen. Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat circa 83% met de auto komt, 14% met de bus en 3% op de fiets . Het aandeel OV is in Assen lager dan in Groningen, meer mensen reizen met de auto. De pendel is in de periode 2004-2011 gegroeid, vooral vanuit noordelijke en westelijke richting.

Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie nevenstaande afbeelding):

- Het meeste autoverkeer bevindt zich op de noordelijke invalsweg (wegvak Peelo). Hier is ook de grootste groei gemeten (+14%). Ook op de westelijke invalsweg (Balkenweg) is sprake van groei (N371/N373), mede als gevolg van de ontwikkeling van woonwijk Kloosterveen. Op de oostelijke invalswegen (Rolderhoofdweg en Europaweg oost) is sprake van een forse afname. Een deel van het verkeer rijdt nu via de N33. Momenteel wordt gewerkt aan het bereikbaar houden van de binnenstad met het RSP-programma FlorijnAs.
- Het aantal reizigers met het openbaar vervoer is in de periode 2006-2011 gegroeid met circa 8% tot een totaal van ruim 13.000 reizigers (exclusief de Friese lijnen). De grootste groei werd gerealiseerd op het busvervoer van en naar Groningen: een direct gevolg van de investeringen in hoogwaardig busvervoer (extra Q-liners). Het treinvervoer steeg in diezelfde periode met 2%.
- Het aandeel fiets steeg met bijna 20% over de periode 2010-2012. De grootste groei wordt gemeten aan de oostkant (+33%) en noordkant (+27%).

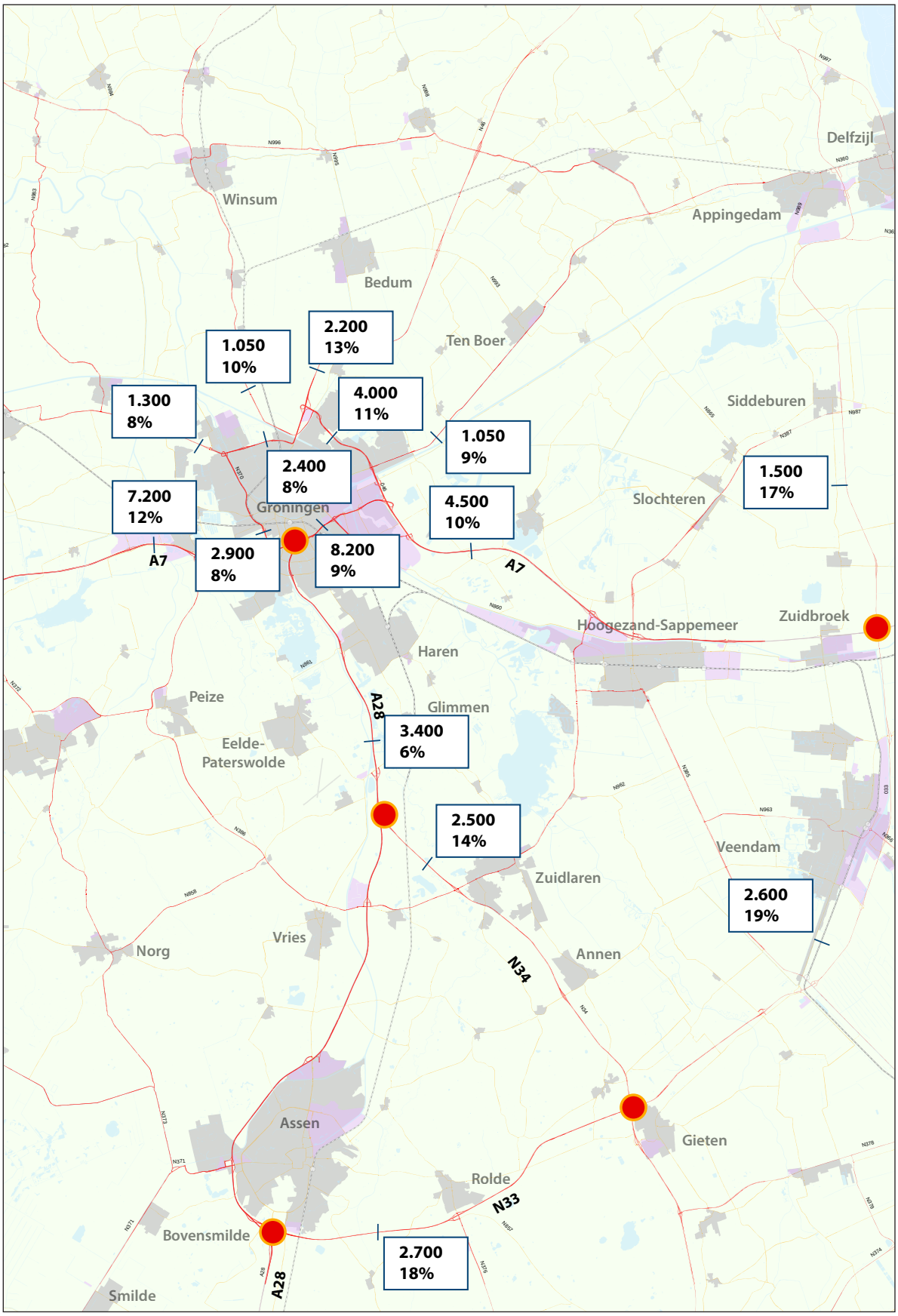
3.2.2 P+R en OV-knooppunten

De eerste P+R locaties in Groningen waren bedoeld als alternatief voor het parkeren in de binnenstad. De focus is in de afgelopen periode verschoven naar het afvangen van forensen (woon-werkverkeer) op P+R locaties aan de rand van de stad zodat de ringweg en stedelijke hoofdwegen worden ontlast. In de afgelopen jaren is hierin een belangrijke stap gezet door realisatie van P+R Haren, P+R Hoogkerk en P+R Europapark:



Bron: OV-bureau

- In de regio Groningen Assen is de gemiddelde bezettingsgraad van carpoolplaatsen gestegen van 40-50% in 2006 tot circa 60% in 2011. De grootste groei vindt plaats op P+R's langs de hoofdtransportassen, zowel wegen als spoorwegen.
- Het gebruik van P+R's rond de stad Groningen is sterk toegenomen, zowel op doordeweekse dagen (woon-werk) als op zaterdagen (winkelend publiek).
- P+R Haren is direct na opening in 2008 al zeer succesvol. Door de combinatie van een frequente P+R-citybus (lijn 22), een werkgeverscontract met het UMCG en een aantrekkelijk tarief staat het terrein op doordeweekse dagen vol (bezettingsgraad 100%). De bezetting van het in 2011 geopende P+R terrein Hoogkerk ligt in 2013 rond de 45%.



Vrachtverkeer hoofdwegennet (gemiddeld hoeveelheid en percentage per wegvak),
Bron: provincie Groningen en Drenthe, Rijkswaterstaat

- Tijdens de zaterdagen zijn P+R Kardinge en Haren voor meer dan de helft gevuld. Op zondagen is de bezetting afhankelijk van koopzondagen en thuisspeeldagen van FC Groningen.
- De P+R bussen vanuit Haren, Europapark en Hoogkerk hadden in 2011 samen ruim 2 miljoen reizigers en is sterk gegroeid t.o.v. 2006.
- Op dit moment zijn met 43.000 werknemers afspraken gemaakt om op een ander moment (buiten de spits), met een ander vervoermiddel te reizen, of niet te reizen (thuiswerken). Alleen al bij het UMCG leidt dit tot een kleine 1.000 auto's minder die niet meer dagelijks het binnenstedelijk netwerk belasten, maar aan de stadsrand op de P+R locaties parkeren.
- Daarnaast ontwikkelen de P+R locaties zich ook als OV-knooppunt. Hier vinden niet alleen overstappen plaats van auto naar bus (en vice versa), maar ook steeds vaker tussen de verschillende buslijnen. Een goed voorbeeld hiervan is P+R Hoogkerk vanaf waar niet alleen Hoofdstation, binnenstad en UMCG, maar ook Zernike en Martini Ziekenhuis direct bereikbaar is.

3.2.3 Goederenvervoer

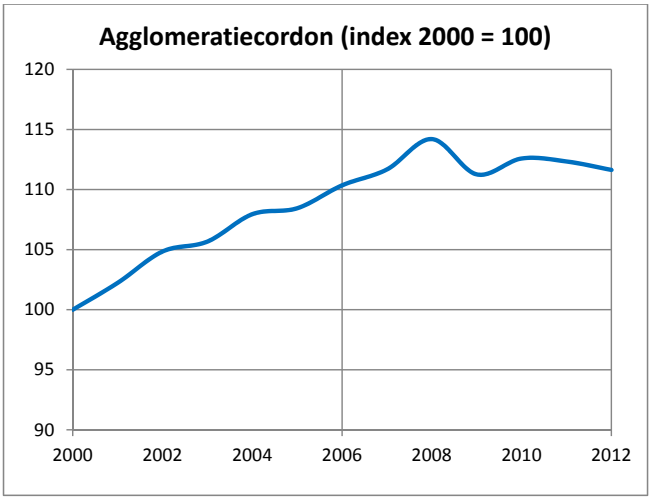
Voor het goederennetwerk is van belang dat de bereikbaarheid goed is en dat de bedrijventerreinen en de binnensteden goed ontsloten zijn. Binnen de regio worden goederen vervoerd per weg, spoor en water. Het beleid in de regio is erop gericht dat bedrijventerreinen gesitueerd worden langs de T-structuur en dat deze goed ontsloten worden.

In de huidige situatie zijn de knelpunten in de regio beperkt. De twee grootste knelpunten (Zuidelijke Ringweg Groningen en knoop A28/N33) worden de komende jaren aangepakt, waardoor deze knelpunten verdwijnen. Daarnaast zijn in de afgelopen periode diverse maatregelen genomen om knelpunten op (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet en overige regionale wegen op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.

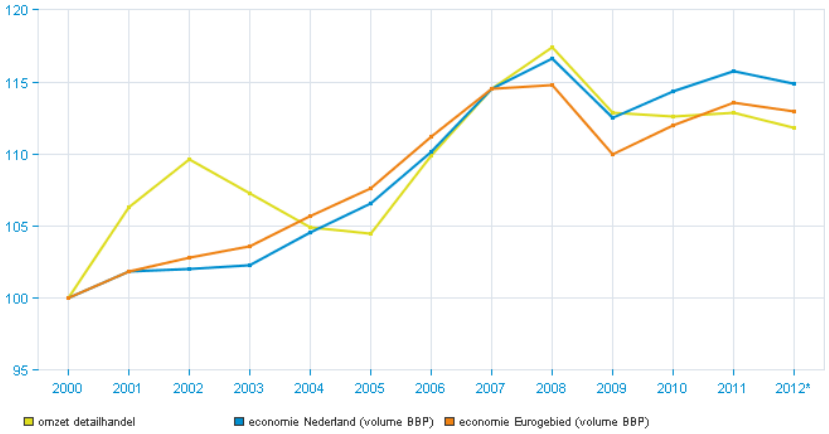
Groningen is een belangrijk kruispunt voor de beroepsvaart. Het drukste punt is de Oostersluis in het Van Starkenborghkanaal. Daar kwamen in 2011 ruim 20.000 schepen langs, waarvan circa 13.700 beroepsvaart en circa 6.300 recreatievaart. Het aantal scheepvaartbewegingen is afgenomen ten opzicht van 2006, wel is het aantal ladingen ongeveer gelijk gebleven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er met gemiddeld grotere schepen wordt gevaren (tonnage per schip is fors toegenomen) en dat tijdens de economische crisis het relatieve belang van goederenvervoer over water is toegenomen (de tonnages bleven gelijk, terwijl de logistieke sector als geheel (fors) is gekrompen).

3.2.4 Groningen Airport Eelde

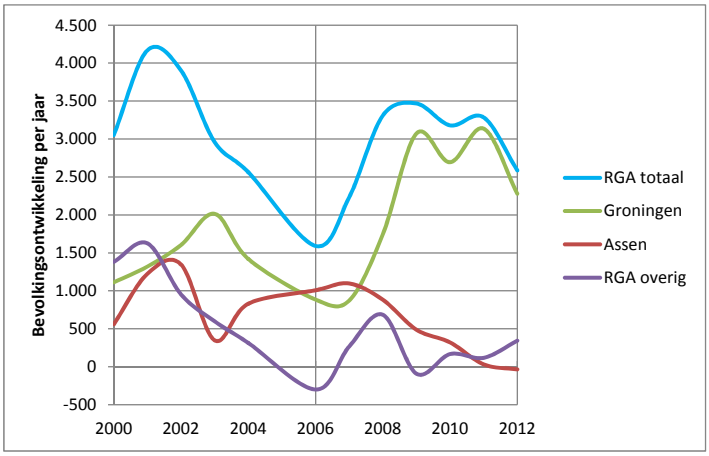
De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie. De luchthaven heeft een belangrijke rol in het functioneren en internationaliseren van het regionale bedrijfsleven. De huidige economie is kennisintensief en internationaal georiënteerd. Hierin vervult een regionale luchthaven essentiële functie.



Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011).
Bron: provincie Groningen.



Ontwikkeling economie Nederland en Eurogebied,
bron: CBS



Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012
(bron: CBS)

Dit beperkt zich niet alleen tot grote bedrijven en kennisinstellingen, maar ook het MKB is steeds meer internationaal actief. Door een goede bereikbaarheid door de lucht wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe internationale bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. De andere belangrijke functie van de luchthaven voor de regio is het toerisme. Het is niet alleen belangrijk dat bewoners vanuit de eigen regio op vakantie kunnen, de regio wordt bij de ontwikkeling van lijndiensten ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

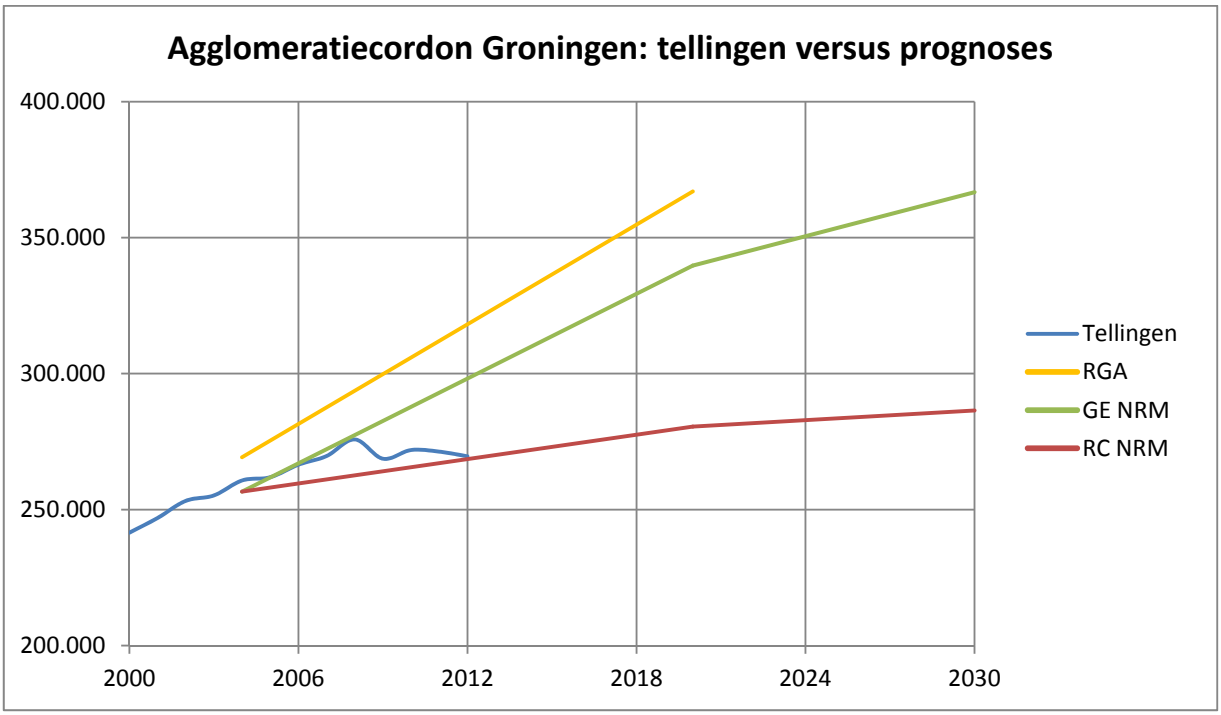
Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk tot circa 200.000 passagiers, terwijl het aantal vliegbewegingen (inclusief les-/oefenvluchten en privévluchten) afnam. Net als veel andere regionale luchthavens realiseerde Groningen Airport Eelde hogere groeipercentages door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van goedkope lijndiensten. Omdat in 2013 de baanverlenging gereed is gekomen is de verwachting dat het aantal reizigers na 2013 nog verder zal toenemen. Het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg van de luchthaven (auto- en OV-verbinding) is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

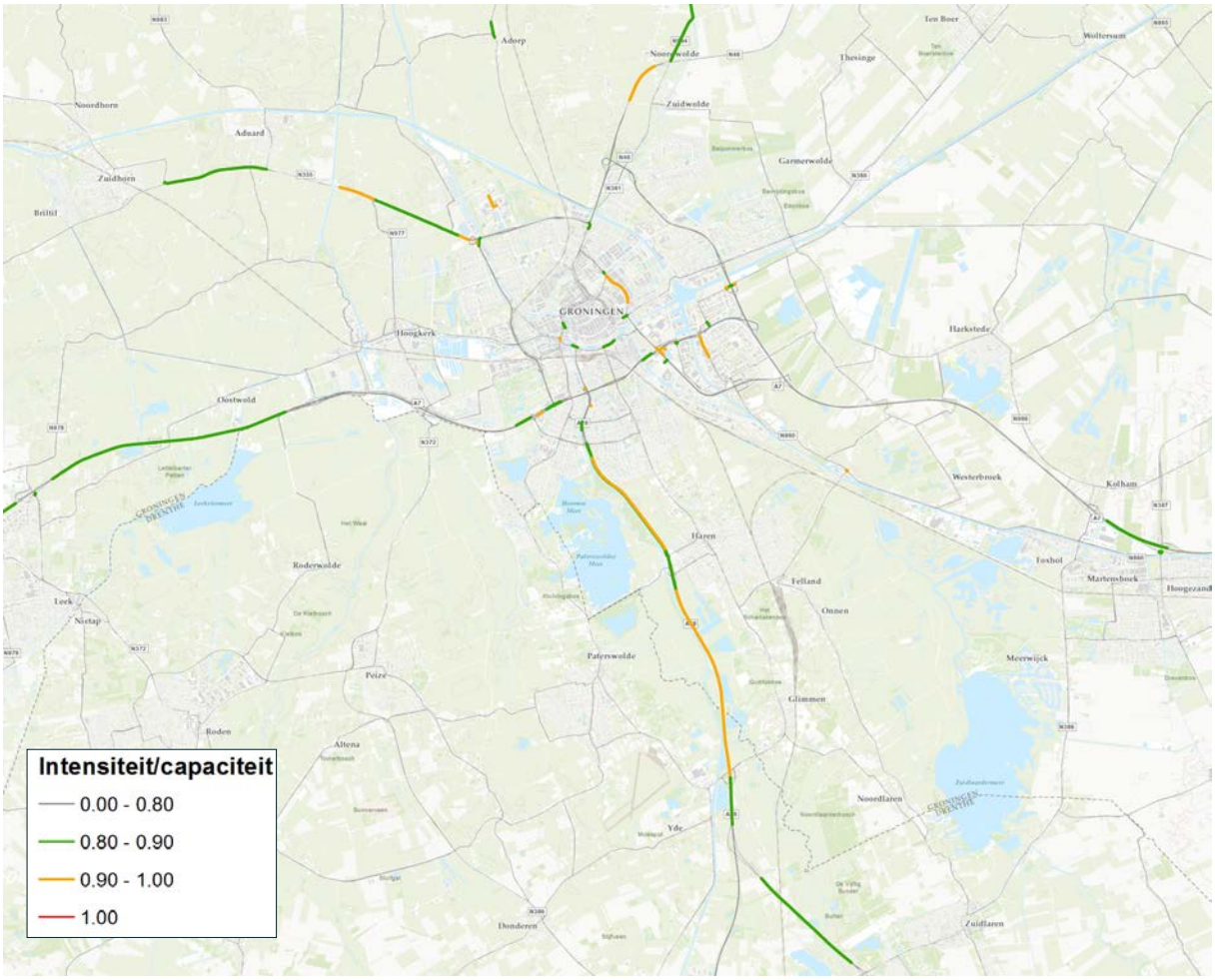
3.3 Verklarende factoren

De Nederlandse samenleving is sterk veranderd de afgelopen decennia. Ook de mobiliteit verandert, zowel op nationaal als op regionaal niveau. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van enkele achterliggende factoren die van belang zijn voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio (zie nevenstaande afbeelding en bijlage 1):

- De belangrijkste ontwikkeling in de regio Groningen-Assen is de gesignaleerde trendbreuk in de groei van het autoverkeer vanaf 2008 en de toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Deze trendbreuk blijkt sterk samen te hangen met de economische crisis die in 2008 is uitgebroken. Dit betekent waarschijnlijk dat bij een aantrekkende economie ook de mobiliteitsgroei weer aantrekt. Er zijn echter andere factoren die tot gevolg kunnen hebben dat die groei gematigder zal zijn dan in het verleden.

- De gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer valt eveneens samen met een trendbreuk in de regionale bevolkingsontwikkeling. De groei van de regio komt in de laatste jaren voor het grootste deel (en in toenemende mate) voor rekening van de stad Groningen. Deze groei zit vooral in de groep jongvolwassenen (20 tot 29 jaar). Juist deze bevolkingsgroep blijkt in de afgelopen jaren steeds minder gebruik te maken van de auto en meer van alternatieve vervoersvormen (openbaar vervoer en fiets). Dit zien we terug in de mobiliteitsgegevens: in de stad Groningen is het autoverkeer gedaald en het openbaar vervoer en fietsverkeer gestegen.





Verhouding Intensiteit/capaciteit ochtendspits 2030
Global Economy (NRM 2013)

- In de regio Groningen-Assen zijn wonen en werken geconcentreerd op de T-structuur. Er bestaat een duidelijk verband tussen de ontwikkeling van woon- en werklocaties en de geconstateerde trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling. Het tempo van woningbouw en bedrijventerreinen is sinds 2008 sterk teruggelopen als gevolg van de mondiale economische crisis. Daarom is het 'concentratie'beleid bijgesteld: concentratie vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden. Uit cijfers blijkt verder dat er krimp plaatsvindt in het gebied buiten de steden.

- Meer nog dan voorheen is het omliggende gebied aangewezen op de stedelijke voorzieningen (ziekenhuis, onderwijs, werkgelegenheid, winkels). Enerzijds leidt krimp tot minder mensen en dus minder verplaatsingen, anderzijds leidt krimp tot meer en langere verplaatsingen als gevolg van concentratie van voorzieningen naar de toch al druk bezochte steden.

- Veranderingen op het gebied van onderwijs (onder meer plannen voor invoering sociaal leenstelsel en vervanging OV-studentenkaart door een kortingskaart), kunnen van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. De exacte maatregelen en de mobiliteitseffecten zijn op dit moment nog onduidelijk. Ook de mobiliteitseffecten van de digitale samenleving zijn op dit moment nog niet goed in te schatten.

3.4 Vooruitblik 2030

Auto

Uit de analyse van de bestaande verkeersmodellen (NRM 2013, RGA 2006) blijkt dat de bevolking en economie minder hard groeien dan voorspeld, vooral in de schil rond de regio Groningen-Assen (zie bijlage 2). Dit heeft uiteraard gevolgen voor de ontwikkeling van het autoverkeer (zie nevenstaande afbeelding). Tot 2008 loopt de mobiliteitsgroei rond de stad Groningen in lijn met de prognose van het scenario Global Economy (zie bijlage 1), daarna zien we een trendbreuk in het groeitempo (de mobiliteit ontwikkelt zich meer in lijn met het scenario Regional Community. Belangrijke vraag is hoe de mobiliteit zich gaat ontwikkelen als de economie in de toekomst weer op het groeiniveau van vóór 2008 komt. Geconcludeerd kan worden dat er tussen de scenario's een grote marge zit. Er is dan ook geen eenduidige voorspelling te geven voor de mobiliteitsontwikkeling tot 2030, maar alleen een bandbreedte waarbinnen de ontwikkeling waarschijnlijk plaats gaat vinden. Gerichte monitoring van de actuele mobiliteitsontwikkeling is dan ook van groot belang (zie paragraaf 6.2).

Het grootste regionale knelpunt, de Zuidelijke Ringweg Groningen, wordt aangepakt vóór 2020. Dit knelpunt is de belangrijkste veroorzaker van de vertraging in de spits rond Groningen. Na realisatie van Aanpak Ring Zuid is dit knelpunt verdwenen. Uit de modellen blijkt dat er op direct aansluitende wegvakken capaciteitsproblemen optreden op langere termijn en in het hogere groeiscenario Global Economy (zie nevenstaande kaart):

- A7 west Leek - Hoogkerk;
- A28 De Punt - Haren;
- A7 oost Hoogezand - Westerbroek.

Daarnaast blijkt uit modelberekeningen in het kader van Aanpak Ring Zuid dat er enkele knelpunten blijven bestaan rond aansluitingen van het stedelijk netwerk op de hoofdinfrastructuur en de aanrijroutes naar economische toplocaties binnen de stad Groningen (dynamo's). Door middel van gerichte monitoring zal in de komende periode beoordeeld worden in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen (al dan niet binnen het project Aanpak Ring Zuid).

Openbaar vervoer

In de praktijk blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer naast regionaal te beïnvloeden factoren als lijnvoering (frequentieverhoging), snelheid (busbanen, VRI's*) en comfort (DRIS*, haltes), afhankelijk is van bovenregionale factoren. Deze zijn moeilijk te beïnvloeden, zoals een toename van de arbeidsparticipatie, brandstofprijzen of welvaartsontwikkeling.

Een derde van de afgelegde treinkilometers en bijna de helft van alle buskilometers komt voor rekening van scholieren en studenten. Veranderingen in het onderwijs kunnen dan ook van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. Op regionaal niveau gaat het bijvoorbeeld om de te verwachten groei van het aantal studenten. Tevens spelen relevante beleidsontwikkelingen op nationaal niveau een rol. Denk hierbij aan de beoogde omzetting van de OV-studentenkaart in een kortingskaart en de veranderingen in het beursstelsel waardoor studenten mogelijk langer thuis blijven wonen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van e-learning kunnen van invloed zijn. De exacte gevolgen voor mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder zijn onzeker.

Fiets

Landelijk onderzoek wijst uit dat de potentie van de e-bike in de regio de komende jaren verder kan stijgen met circa 5%. Dit percentage is lager dan gemiddeld vanwege de relatief lage bevolkingsdichtheid. Uit een aantal regionale kleinschalige praktijkvoorbeelden komen echter positieve resultaten naar voren en zien we dat de aanschaf van e-bikes groeit. De afstand die forensen met een elektrische fiets afleggen om op hun werk te komen, is anderhalf keer groter dan met een gewone fiets. De aanlegde Fietsroutes Plus zijn zeer geschikt voor e-bikes. Verbeterpunten zijn de routes vanaf de stadsranden naar de bestemmingen in de stad, fietsparkeren, oplaadpunten en verbeteren faciliteiten op P+R's (ketenmobiliteit). Verwacht wordt dat het fietsgebruik in de toekomst zal toenemen. Men zal vaker de fiets nemen en grotere afstanden afleggen. Door deze kan het gebruik van de auto licht afnemen. Dit zal waarschijnlijk niet direct tot minder files leiden, maar wel tot een betere bereikbaarheid van met name de stedelijke gebieden in de regio.

De invloed van de beoogde omzetting van de OV-studentenkaart op het fietsgebruik in met name de stad Groningen is op dit moment nog niet te voorspellen, evenals de noodzaak voor het nemen van maatregelen betreffende de fietsinfrastructuur. In de komende periode zal hier in het kader van het monitoringsprogramma (zie paragraaf 6.2) nader onderzoek plaatsvinden.

Beleid

De rijksbemoeienis met de regio wordt steeds selectiever en vindt plaats via de bereikbaarheids-agenda Noord-Nederland. Uitgangspunt zijn de 5 I's (Innoveren, Informeren, Instandhouden, Inrichten en Investeren). Investeren komt pas aan de orde als de andere I's niet toereikend zijn. Hierdoor zal Regio Groningen-Assen meer en meer moeten functioneren op eigen kracht. Op provinciaal en regionaal niveau is de vanaf 2006 ingezette beleidslijn voortgezet. Wel is dit beleid bijgesteld als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen: concentratie van werken en wonen vindt met name plaats in Groningen en Assen en niet meer in Hoogezand-Sappemeer en Leek/Roden.

In de Actualisatie Regiovisie 2013 (zie bijlage 4) is aangegeven dat de oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor Regio Groningen-Assen – economische kansen benutten en uitbouwen en gebiedskwaliteiten behouden en versterken – overeind blijven. Daarvan zijn drie nieuwe speerpunten afgeleid voor de komende periode, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

- De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.
- De interne samenhang versterken door het versterken van de interne bereikbaarheid. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede regionale ontwikkeling.
- Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.

Aangepaste bereikbaarheidsstrategie

Hieronder is een samenvatting gegeven van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie. In het *blauw* zijn de wijzigingen ten opzichte van 2006 aangegeven:

1. Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio. ***Dit betreft o.a. de dynamo's in de stad Groningen, de economische kerngebieden van Assen en Groningen Airport Eelde.***

2. De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt bezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.

3. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur via mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement wordt ingezet in samenhang met de aanleg van infrastructuur.

4. De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investeringen in auto infrastructuur blijven nodig ***daar waar knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid) zich blijven voordoen en daar waar aanpassingen nodig zijn voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de grote infraprojecten in de regio (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen).***

5. Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.

6. HOV assen (Rail ***en Bus***) zijn de dragers van het OV-netwerk. ***Daarbinnen zijn OV knooppunten van essentieel belang.***

7. Het snel ***en efficiënter*** maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).

8. P+R's ***in combinatie met vervolgtransport (bus en fiets)*** zijn onmisbare schakels in het netwerk. De hoofdfunctie van de P+R's is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.

9. Voor de korte ***en middellange afstand (15 km)*** wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. ***Speciale aandacht gaat uit naar de aanlanding in de stad en fietsparkeren.***

10. De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

4. Bereikbaarheidsstrategie 2030

4.1 Actualisatie bereikbaarheidsstrategie

In de periode 2006-2012 heeft de regio geïnvesteerd in een groot aantal projecten op het gebied van:

1. HOV-bus inframaatregelen;
2. Busknooppunten en P+R;
3. Regionaal spoor;
4. Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels;
5. Mobiliteits- en verkeersmanagement.

Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door Regio Groningen-Assen.

Op basis van de uitgevoerde analyse is geconcludeerd dat de uitvoering van deze projecten een positieve bijdrage heeft geleverd aan verbetering van de bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen. Dit blijkt onder meer uit de afname van het aandeel autoverkeer en toename van het aandeel openbaar vervoer in de modal split op het agglomeratiecordon Groningen. De effecten van deze projecten zijn ingeschat en niet daadwerkelijk gemeten. Dat gaat de regio in de komende periode wel doen. Hiervoor wordt een monitoringsprogramma opgesteld en zullen periodieke rapportages worden gemaakt (zie hoofdstuk 6).

Op korte termijn wordt gestart met de uitvoering van diverse grootschalige projecten. Dit zijn bijvoorbeeld de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in Groningen, programma FlorijnAs in Assen (al gestart), Hoofdstation Groningen, de intensivering van de spoorverbindingen Leeuwarden - Groningen en Assen - Groningen en verbeteringen op de provinciale wegen naar Groningen. Ook deze projecten zullen een substantiële bijdrage leveren aan het reduceren van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio.

Omdat gebleken is dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest kan de bestaande bereikbaarheidsstrategie in hoofdlijnen gehandhaafd blijven (zie nevenstaand kader). Blijvend uitgangspunt is dan ook dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. Wel is geconcludeerd dat op een aantal onderdelen extra accenten noodzakelijk zijn:

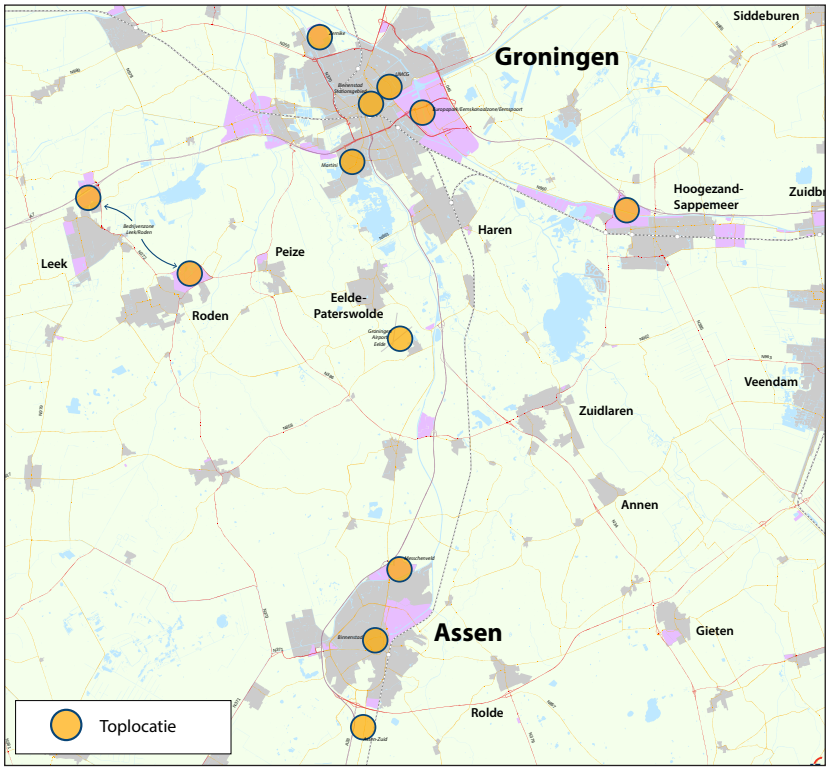
- Het Beter Benutten van de huidige infrastructuur door meer dan voorheen in te zetten op verkeersmanagement en vraagbeïnvloeding.
- Om de steden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering van grote projecten (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen) – maar ook daarna – sterk inzetten op mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen). Aanpassingen aan de weginfrastructuur zijn vooral nodig voor de uitvoering van deze projecten en daar waar er aantoonbaar knelpunten zijn.

- Verdere kwaliteitsverbetering van spoor, HOV-buslijnen en OV-knooppunten als ruggengraat van het regionaal OV met aandacht voor de lijnvoering, capaciteit, snelheid en comfort. Dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het regionaal OV.
- Anders dan in 2006 staat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer onder druk. Het betaalbaar houden van het openbaar vervoer verdient dan ook bijzondere aandacht.
- Het P+R-beleid is succesvol: investeringen hierin worden gecontinueerd met aandacht voor de exploitatielast van de parkeergarages in de stad Groningen. De hoofdrol van de P+R-locaties is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
- Investeren in Fietsroutes Plus is kansrijk vanwege de potentie van de e-bike. Belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen en koppeling aan P+R locaties.
- De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren.
- De positie van het vervoer van passagiers via de lucht (GAE) verdient nadere aandacht.

In het vervolg van dit hoofdstuk is aangepaste bereikbaarheidsstrategie nader toegelicht.

4.2 Openbaar vervoer en P+R

Het verder investeren in een hoogwaardig OV netwerk (spoor en bus) en de P+R-locaties als herkenbare en hoogwaardige knooppunten is van groot belang. De OV-bereikbaarheidsstrategie is, met uitzondering van het komen te vervallen van de RegioTram, dan ook niet fundamenteel veranderd ten opzichte van het Raamwerk Regiorail (2008).



Economische toplocaties Regio Groningen-Assen

Centraal staat nog steeds het bereikbaar houden van de economische toplocaties door middel van een integraal netwerk van (regionaal) spoor en HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-assen voor de bus, aangevuld met het stimuleren van ketenvervoer en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur.

Als alternatief van de RegioTram is de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn met concrete lijnvoeringen (lange termijnbeeld HOV). Dit lange termijnbeeld vergt een forse investering in de infrastructuur zowel op het spoor als op de HOV-assen en moet dan ook gezien worden als de stip op de horizon waar de komende jaren stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van HOV-visie die hieraan ten grondslag ligt en het beoogde OV-netwerk. In hoofdstuk 5 is een overzicht gegeven van de hiervoor benodigde maatregelen. De HOV-visie inclusief alle maatregelen is opgenomen in een separate rapportage.

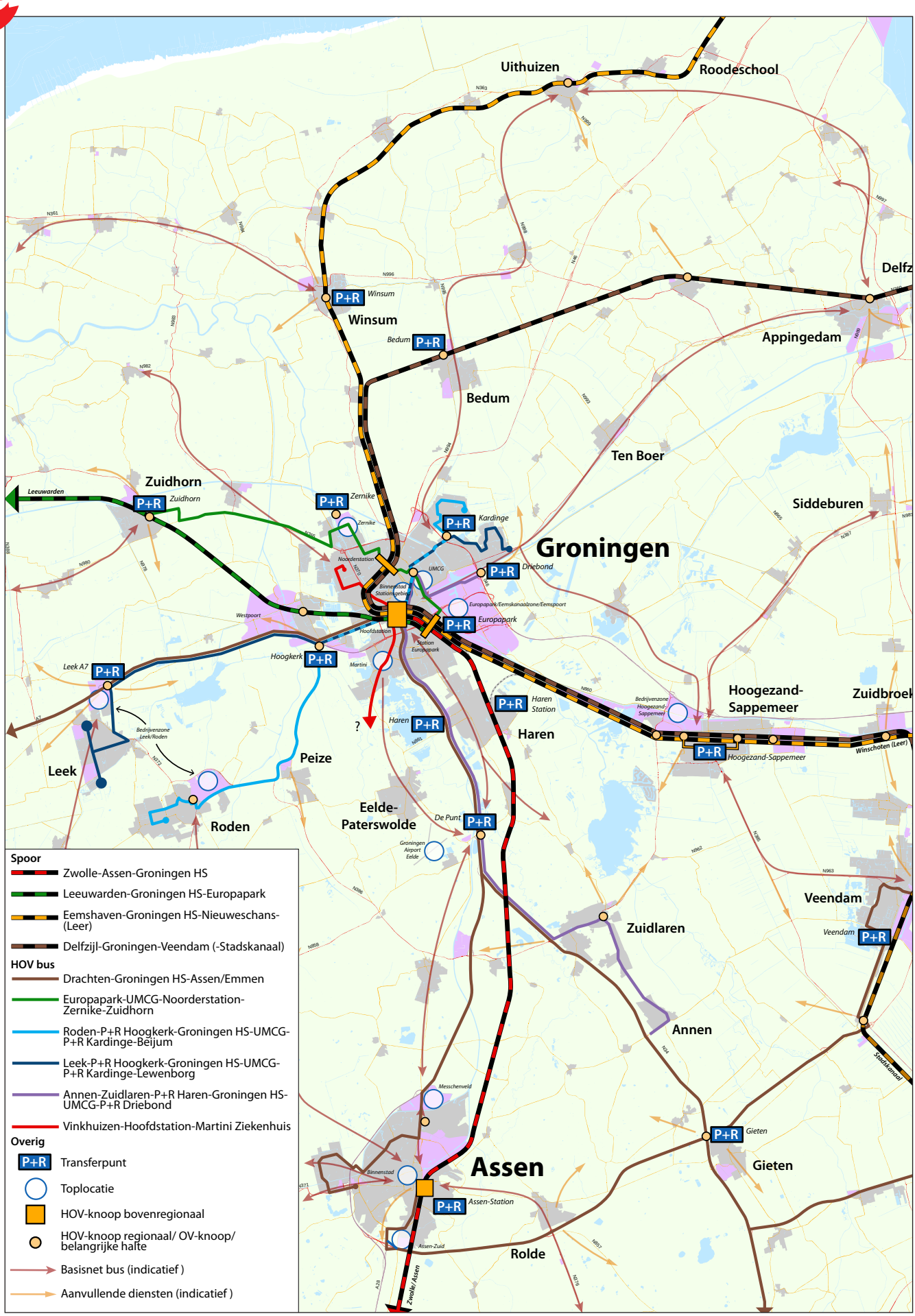
Uitgangspunten

Basisprincipe van de HOV visie is dat regio, stad en economische toplocaties verbonden worden via HOV-assen (spoor en bus). Dit vormt de ruggengraat van het regionaal openbaar vervoer. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van de HOV-assen (via de belangrijke OV knooppunten) waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak rechtstreeks, maar in principe met maximaal met 1 overstap). De HOV-assen verbinden ook de P+R locaties rond Groningen met elkaar, met de binnenstad en de overige toplocaties in de stad Groningen. Hiermee kunnen deze P+R locaties verder ontwikkeld worden als essentiële knooppunten in het regionale OV-netwerk.

Door de reeds geplande doorkoppeling van de regionale treinen op het Hoofdstation Groningen worden de reizigersstromen meer gespreid over de drie stations in Groningen. Station Groningen Europapark en Groningen Noord krijgen hierdoor een belangrijkere functie als overstappunt. In combinatie met nieuwe bus HOV-assen resulteert deze doorkoppeling in ontlasting van zowel het Hoofdstation als de binnenstad.

Uitgegaan wordt van een gefaseerde ontwikkeling van HOV-assen met hoge kwaliteit en hoge frequentie. Dit netwerk van HOV-assen moeten gezien worden als een structuur. Het type vervoer op deze assen wordt bepaald door betrouwbaarheid, ruimtelijk-economisch structurerende werking, vervoerswaarde en leefbaarheid. Hierbij is het van belang dat nieuw aan te leggen infrastructuur toekomstbestendig wordt aangelegd en dat verdere ontwikkeling richting hoogwaardige kwaliteit mogelijk is.

Om een snelle en betrouwbare reis voor de reizigers mogelijk te maken krijgt het openbaar vervoer op de HOV-assen prioriteit ten opzichte van overige verkeerstromen. Ook wordt het comfort van het vervoer op deze HOV-assen verhoogd om de aantrekkelijkheid voor reizigers verder te vergroten. Dit betreft onder meer comfort in de voertuigen en op de haltes en dynamische reisinformatie.



Lange termijn beeld HOV

Dit resulteert in een samenhangend, effectief, comfortabel, logisch, betrouwbaar en begrijpbaar OV systeem dat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de auto. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency van het openbaar vervoer en daarmee de kostendekkingsgraad en betaalbaarheid van het openbaar vervoer.

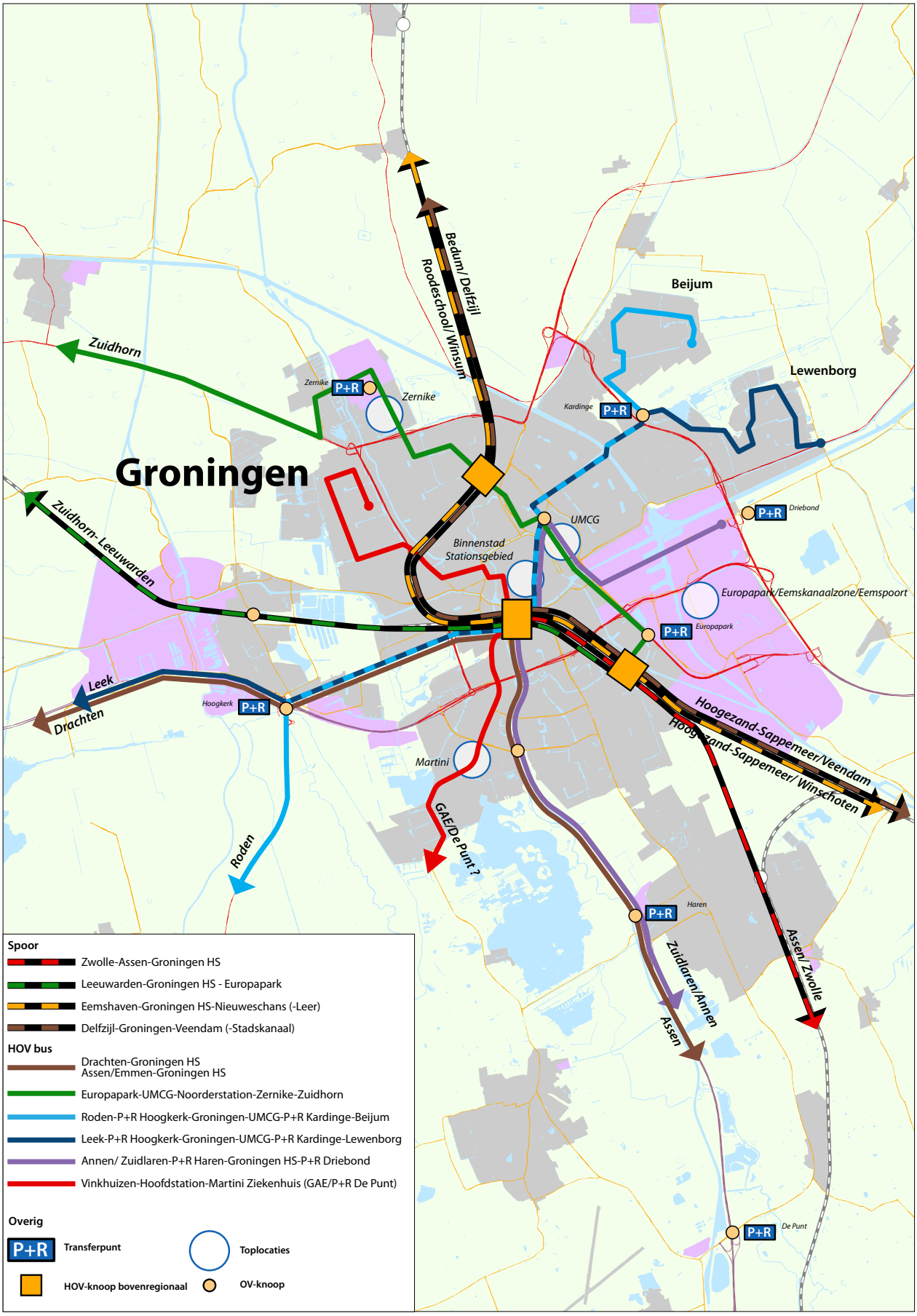
Op nevenstaande kaart is het beoogde netwerk HOV-assen voor trein en bus weergegeven. Deze is hieronder nader toegelicht.

HOV-assen Trein

De regionale treindiensten uit het noorden en het oosten worden op het Hoofdstation aan elkaar gekoppeld. Om deze doorkoppeling mogelijk te maken wordt de komende jaren fors geïnvesteerd in de Knoop Groningen. Door deze doorkoppeling kunnen reizigers vanuit het noorden en oosten zonder overstap alle drie de stations in de stad Groningen bereiken. Afhankelijk van de bestemming in de stad kan de reiziger dan bepalen welk station het handigst is om uit te stappen en/of over te stappen op het aansluitende bus-netwerk. Alle economische toplocaties in de stad Groningen kunnen vanaf één van de drie stations met maximaal één overstap bereikt worden.

De frequentie op de lijn Groningen - Leeuwarden wordt verhoogd van 3 naar 4 treinen per uur (extra sneltrein). Daarnaast heeft Zuidhorn op de drukste momenten in de spits een extra pendeltrein. Omdat de doorgekoppelde treindiensten tussen het noorden en het oosten de treindiensten tussen Groningen en Leeuwarden kruisen is een ongelijkvloerse kruising van de treinen aan de westzijde van het station nodig. Deze fly-over is gelegen tussen de kruising van het spoor met de Paterswoldseweg en de kruising van het spoor met het Hoendiep. Wanneer alle treinen uit Leeuwarden echter kunnen doorrijden naar station Europapark is de fly-over niet nodig. Bekeken wordt of voor de investering die nodig is voor de fly-over, de doorkoppeling ook te realiseren is. Bij de besluitvorming van het project Knoop Groningen zal worden bepaald of deze doorkoppeling reeds bij dat project kan worden gerealiseerd. Indien dit mogelijk is, zullen ook de reizigers op de treindiensten Leeuwarden - Groningen op dat moment al zonder overstap op twee stations (Hoofdstation en Station Europapark) kunnen uitstappen en instappen. Daarnaast blijft het (net als in de huidige situatie) mogelijk om vanuit de richting Leeuwarden – met een overstap in Zuidhorn op de bus – naar Zernike te reizen door middel van de nieuwe HOV-as Zuidhorn – Zernike – Station Noord – UMCG – Station Europapark.

De frequentie tussen Assen en Groningen wordt verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur (2 extra stoptreinen). Hierdoor verdubbelt eveneens de bediening van Haren richting Groningen en Assen (van 2 naar 4 keer per uur). Per dienstregeling 2013 is het aantal treinen naar Zwolle al verhoogd van 3 treinen naar 4 treinen per uur.



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen

De recent gereactiveerde treindienst naar Veendam zal door worden getrokken naar Stadskanaal en verder zal een sneldienst tussen Groningen en Bremen worden toegevoegd.

Samenvattend voor de trein:

a. oranje lijn: Eemshaven - Roodeschool - Winsum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Winschoten - Leer (Bremen);
b. bruine lijn: Delfzijl - Bedum - Groningen - Hoogezand/Sappemeer - Veendam - Stadskanaal);
c. groene lijn: Leeuwarden - Zuidhorn - Groningen - Station Europapark);
d. rode lijn: Zwolle - Assen - Haren - Station Europapark - Groningen.

HOV-assen (bus)

Voor corridors waar geen spoor aanwezig is, worden nieuwe HOV-assen ingericht die de regio en de P+R's aan de economische toplocaties in de stad Groningen koppelen. De HOV-assen kruisen elkaar bij het Hoofdstation en/of bij een nieuw te realiseren OV-knooppunt UMCG Noord. Dit zorgt ook binnen de stad Groningen voor goede overstapmogelijkheden tussen de HOV-assen. Het gaat om de volgende HOV-assen bus:

a. blauwe lijn: Leek/Roden – P+R Hoogkerk – Groningen Hoofdstation – Grote Markt - UMCG Noord P+R Kardinge - Beijum/Lewenborg
b. paarse lijn: Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt UMCG Noord – P+R Driebond
c. groene lijn: Station Europapark – P+R Europapark – UMCG Noord – Station Noord - P+R- Zernike –Zernike – Station Zuidhorn

Ad a. blauwe lijn: Leek/Roden - Beijum/Lewenborg

De huidige Q-liners richting Roden en Leek, de stadslijnen 3 en 6 richting Lewenborg en Beijum en de P+R citybus tussen P+R Hoogkerk en de binnenstad/UMCG worden met elkaar gecombineerd. Door de lijnen om en om te laten rijden ontstaat er op het stadse deel van de HOV-as (tussen P+R Hoogkerk als P+R Kardinge) een extra hoge frequentie.

Ad B. paarse lijn: Annen/Zuidlaren - P+R Driebond

De huidige Q-liners richting Zuidlaren en Annen worden gecombineerd met de P+R citybus tussen P+R Haren en de binnenstad/UMCG. Deze HOV-as bedient P+R Haren, P+R De Punt en P+R Driebond.

Ad C. groene lijn: Station Europapark – Station Zuidhorn

Deze HOV-as zorgt voor een verbinding van de noordelijke treindiensten (vanuit Winsum/ Roodeschool en Bedum/Delfzijl) met zowel Zernike als het UMCG via een overstap bij Station Noord. Treinreizigers uit het westen, oosten en het zuiden kunnen via een overstap bij Station Europapark snel het UMCG en Zernike bereiken. Hierdoor wordt het Hoofdstation en de Grote Markt ontlast en is het mogelijk om Station Europapark en Station Noord te laten fungeren als belangrijke overstapknopen tussen trein en bus.

Het doortrekken van deze HOV-as naar station Zuidhorn zorgt ervoor dat (net als in de huidige situatie) reizigers van en naar Leeuwarden hier kunnen overstappen. Op deze wijze is Zernike met één overstap vanaf de westzijde te bereiken en wordt het Hoofdstation en de binnenstad verder ontlast.

Bustunnel Hoofdstation

Door de HOV-assen en de doorkoppeling van de regionale treinen wordt het Hoofdstation al enigszins ontlast. Daarnaast blijven aanpassingen ter verbetering van de doorstroming van het busverkeer op en rond het Hoofdstation zelf noodzakelijk. Hiervoor wordt een bustunnel aangelegd die de bussen uit het zuiden en het westen koppeld aan het busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation. Dit zorgt voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten en leidt daarnaast tot een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers door een kortere reistijd. Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het Hoofdstation moeten zijn.

Overig openbaar vervoer

De beschreven HOV-assen betreffen hoogwaardige regionale openbaar vervoerlijnen. Er is niet ingegaan op de stedelijke HOV-lijnen en overig openbaar vervoerlijnen. Ook deze lijnen zijn echter van belang voor de ontsluiting van de regio en de stad, zowel als voor- als natransport voor het regionaal spoor en de HOV-assen (bus).

Daarnaast is het overige openbaar vervoer van belang voor de ontsluiting van de regio en de stad, zowel als voor- als natransport voor het regionaal spoor en de HOV-assen (bus). Reizigers met het overige openbaar vervoer kunnen op een snelle en betrouwbare wijze op hun bestemming komen door middel van een overstap ter plaats van de belangrijke OV-knooppunten (onder meer Hoofdstation Groningen, Station Europapark, Station Noord, UMCG Noord, P+R Kardinge, P+R Hoogkerk en P+R De Punt).

Een speciale rol daarin spelen de Q-liners Groningen-Assen/Drachten/Emmen en Assen-Veendam welke in de huidige vorm worden voortgezet. Daarnaast is als rode lijn in de stad aangegeven de buslijn van Vinkhuizen via het Hoofdstation en het Martiniziekenhuis. Deze lijn zorgt voor de ontsluiting van de toplocatie Martini Ziekenhuis (inclusief Gasunie, Martini Trade Park en MartiniPlaza). Vanwege het economische belang en de regionale functie van het gebied Martini Ziekenhuis en omgeving is het noodzakelijk om dit gebied goed aan te sluiten op het regionale HOV-netwerk.

Maatregelen ter verbetering van het overig openbaar vervoer zijn niet meegenomen in de actualisatie Netwerkanalyse en HOV-visie.

Resultaat

Het beschreven HOV-netwerk leidt tot de volgende verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie:

- **Een verbeterde verbinding tussen regio en stad**: Zowel de doorkoppeling van regionale treinen als de koppeling van regionale bussen aan P+R- en stadsbussen op de HOV-assen resulteert in een verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind en de frequentie wordt verhoogd. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen.
- **Een verbeterde OV-exploitatie**: Het netwerk koppelt nagenoeg alle toplocaties in de stad aan P+R's in twee richtingen zodat de lijnen ook in twee richtingen goed bezet worden met reizigers. Daardoor kan met een gunstigere exploitatie een hogere frequentie worden aangeboden naar de belangrijkste locaties in de stad en in de regio. Door de realisatie van de HOV-assen in combinatie met het onderliggende OV-netwerk kan er voor worden gezorgd dat reizigers vanuit de regio in de stad Groningen in principe maximaal één overstap hoeven te maken om bij de belangrijkste locaties in de stad te komen.
- **Structurerende werking**: De investeringen in de hierboven beschreven HOV-assen biedt kansen voor de ruimtelijk-economische structuur van de stad Groningen. Snelle verbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden maken de stad compacter en de meeste mensen zullen de HOV-as associëren met een belangrijke route. De HOV-assen zullen zich ontwikkelen tot belangrijke stedelijke assen waar mensen willen wonen en wordt geïnvesteerd in nieuwe economische functies en voorzieningen.

4.3 Auto

Voor het goed functioneren van de regio is een goede doorstroming op de T-structuur (A7 en A28), de Ring Groningen en toeleidende wegen van essentieel belang, evenals de bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio. De ontwikkeling van de economische toplocaties vormen de dragers van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

In de afgelopen jaren zijn de pendel en bezoekersstromen naar de steden toegenomen. Ook voor de komende jaren wordt nog een toename verwacht. In de periode tot 2020 zullen diverse grootschalige en kleinschalige infrastructuurprojecten worden uitgevoerd die deze (verwachte) groei zullen opvangen en daarmee resulteren in een grote verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de economische toplocaties in de regio.

Het gaat om de volgende grootschalige projecten en programma's (deels al in uitvoering):

- Aanpak Ring Zuid (start gepland vanaf 2015).
- FlorijnAs Assen (vanaf 2012).
- Ongelijkvloerse aansluitingen Noordelijke en Oostelijke Ringweg (in uitvoering).
- Knoop A28/N33 en verdubbeling N33 (in uitvoering).
- Beter Benutten.

Bereikbaarheid tijdens grootschalige projecten

De komende jaren vinden vele ingrijpende bouwprojecten plaats op het gebied van auto en OV (onder meer Aanpak Ring Zuid, FlorijnAs Assen, Knoop Groningen). Het doel van alle werkzaamheden is duidelijk: het bestendigen en versterken van de ruimtelijk-economische positie van de steden als het kloppend hart van de noordelijke regio. Maar het is ook duidelijk dat de omvang, complexiteit, duur en impact van alle werkzaamheden tijdelijk tot aanzienlijke overlast kunnen leiden waardoor de doorstroming en bereikbaarheid van de steden en de regio sterk onder druk komen te staan.
Het is dan ook van groot belang om al deze projecten goed op elkaar af te stemmen. Hiervoor is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar* opgericht. In wat bescheidener omvang wordt deze Minder Hinder* aanpak ook in Assen gevolgd rondom de ontwikkeling van de FlorijnAs.

Overige regionale opgaven

De bereikbaarheid van de regio tijdens de uitvoering van de grootschalige projecten is de belangrijkste bereikbaarheidsopgave voor de komende jaren. Daarnaast spelen er binnen de regio nog andere opgaven op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid.
Zoals de afgelopen jaren al gebruikelijk is geweest zal monitoring van knelpunten en de afweging van nut en noodzaak van maatregelen op het gebied van de auto-infrastructuur ook de komende jaren plaatsvinden in het kader van de provinciale of gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen en uitvoeringsprogramma's (bijvoorbeeld de MIT systematiek van de provincie Groningen).

Voor wat betreft de rijkswegen zal de afweging van nut en noodzaak plaatsvinden in het kader van de bereikbaarheidsagenda, geïnitieerd vanuit het ministerie van I&M. De bereikbaarheidsagenda is de schakel tussen enerzijds de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en anderzijds de concrete infrastructurele projecten (MIRT) en het programma Beter Benutten. De basis ligt in de regionale bereikbaarheidsopgaven die uit de Gebiedsagenda Noord-Nederland naar voren komen. De bereikbaarheidsagenda moet concrete maatregelen opleveren, inclusief de termijn waarop deze aan de orde kunnen zijn. Hierbij wordt een bredere benadering aangehouden dan alleen grootschalig investeren, namelijk via de 5 I's:

- **Innoveren**: focus op gedragsverandering zodat optimaal en duurzaam gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.
- **Informeren:** slimmere informatievoorziening voor betere doorstroming en benutting van bestaande infrastructuur.
- **In stand houden:** synergiemogelijkheden beheer en onderhoud met regionale ontwikkelingen.
- **Inrichten:** beïnvloeding mobiliteit door ruimtelijke inrichting (bijvoorbeeld locaties werk-plekken).
- **Investeren:** investeringen op basis van economische meerwaarden binnen randvoorwaarden van duurzaamheid en veiligheid (MIRT-onderzoeken).

Dit betekent een verschuiving van een technische oriëntatie op infrastructuur naar aandacht voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. Gefocust wordt op slimme en duurzame maatwerkoplossingen zonder dat dit automatisch uitbreiding van harde infrastructuur betekent. Bij het formuleren van de oplossingsmogelijkheden wordt de kennis en kunde van de regionale overheden en het bedrijfsleven benut. Een concreet voorbeeld is het experiment Sensor City Assen, waarbij getest wordt hoe individuele weggebruikers op maat gesneden informatie ontvangen over de te maken reis. Assen en Groningen fungeren hierbij als proeftuin.

4.4 Fiets

Het verder investeren in de fiets blijft ook de komende jaren van belang:

- Het afmaken van het Fietsroute Plusnetwerk tussen regio en de steden waarbij ook langere afstanden interessanter worden als gevolg van de introductie van de e-bike. De ligging van de belangrijkste attractiepunten voor fietsers (onder meer voortgezet, beroeps en hoger onderwijs, maar ook grote werkgelegenheidsconcentraties) is hierbij een belangrijk uitgangspunt.
- Fietsers uit de regio hebben een bestemming in de steden en daarom moeten de regionale fietsroutes goed aanlanden op de stedelijke fietsroutes. De aanlanding van de regionale fietsroutes in de stad Groningen is echter onvoldoende. Dit betreft onder meer de aanwezigheid van bestaande infrastructuur (Ringweg en vaarwegen) waardoor men moet omrijden en verkeerslichten/kruisingen tegenkomt die de rijtijd negatief beïnvloeden.

SNEL EN
COMFORTABEL
VAN ZUIDHORN NAAR STAD
fietsroute

- Er is (en wordt) fors ingezet op de P+R-terreinen. Deze terreinen worden steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus). Daarom moeten de P+R-terreinen goed bereikbaar zijn per fiets en worden deze voorzien van kwalitatief goede stallingsvoorzieningen. Hetzelfde geldt voor stallingen bij een aantal belangrijke bushaltes en stations.
- Van groot belang is om goed zicht te hebben op conflictpunten met auto-, spoor- en businfrastructuur, zeker met het oog op de verwachte groei van het fietsverkeer. Het gaat hier om bestaande conflictpunten, maar ook om conflictpunten die kunnen ontstaan als gevolg van nieuwe infrastructurele maatregelen op het gebied van auto en OV. Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur dient dan ook in een vroegtijdig stadium rekening gehouden te worden met het mogelijk ontstaan van conflicten met auto- en OV-stromen, de effecten hiervan op het fietsnetwerk en mogelijke oplossingen binnen het project.

4.5 Goederenvervoer

Voor het goederennetwerk is zowel de bereikbaarheid van de regio vanuit de rest van Nederland en het buitenland als de ontsluiting van bedrijventerreinen en binnensteden van belang. Ten opzichte van de Netwerkanalyse 2006 worden geen wijzigingen voorgesteld. Voor de bereikbaarheid van de regio zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het verlengde van de T-structuur nog steeds de belangrijkste pijlers:

- Voor de bereikbaarheid over de weg is de T-structuur van het groot belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de N46 en N33 van belang.
- De vaarweg Lemmer-Delfzijl (Van Starkenborghkanaal, Eemskanaal) en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingsroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
- Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven en richting Veendam.

Wel is de dimensionering en vormgeving van de regionale wegen (vooral dimensionering van de aansluitingen en kruisingen) een extra aandachtspunt vanuit de optiek van vrachtverkeer (andere rijdynamiek). Dit aspect dient verder uitgewerkt te worden (bijvoorbeeld in het kader van de provinciale en gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen). Dit geldt ook voor de bevoorrading van de binnensteden en de gevolgen van e-commerce voor wat betreft de toename van distributieverkeer in woonwijken.