

Aan:  
de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 9 september 2015

Ons kenmerk 37/3.3/2015003871

Behandeld door de heer R. Meerbach (0592) 36 59 83

Onderwerp: Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt – Een analyse van  
nut en noodzaak

Geachte voorzitter/leden,

Op basis van de Omgevingsvisie Drenthe (2010; actualisatie 2014) en de geactuali-  
seerde netwerkanalyse van de Regio Groningen Assen (2013) zijn plannen voor  
Transferium De Punt uitgewerkt.

Economische, demografische en technologische ontwikkelingen hebben vraagtekens  
doen rijzen over de vraag of de uitgewerkte plannen een duurzame en doelmatige  
oplossing zijn voor de gewijzigde situatie, nu en in de toekomst. Op 26 november  
2014 hebt u in de Commissie Omgevingsbeleid aangegeven te willen heroverwegen  
of een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt nuttig en noodzakelijk is.  
Gedeputeerde Brink heeft u toegezegd een onafhankelijk extern bureau in te schake-  
len om de transferiumplannen tegen het licht te houden. Het bijgevoegde rapport 'Een  
OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt – Een analyse van nut en noodzaak'  
is daarvan het resultaat.

Wij hebben kennisgenomen van het rapport. De opstellers verzorgen een toelichting  
op het rapport waarbij u de gelegenheid hebt om technische vragen te stellen. Wij  
stellen voor het rapport in uw Commissie Omgevingsbeleid te bespreken aan de hand  
van drie opeenvolgende discussiepunten.



**I. De bereikbaarheidsopgave**

Om te beoordelen of een OV-knooppunt met P+R-voorziening nuttig en noodzakelijk is, moet overeenstemming zijn over het bereikbaarheidsprobleem. In het eerste deel van het rapport wordt het probleem geanalyseerd en wordt ingegaan op de achterliggende oorzaken. De conclusie luidt dat een groot deel van de Drentse inwoners voor werk en voorzieningen als zorg en onderwijs in toenemende mate afhankelijk is van de stad Groningen. De bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit Drenthe blijft een opgave.

**II. De oplossingsrichting**

In deel II wordt aan de hand van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave niet ligt in het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor de auto, maar in een combinatie van maatregelen om een structurele gedragsverandering te bewerkstelligen en alternatieven voor de auto te stimuleren.

**III. Het vervolg van de plannen voor Transferium De Punt**

In het rapport wordt de aanleg van een OV-knooppunt met P+R- en fietsvoorzieningen als kansrijke oplossing gezien in het totale pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van de stad Groningen op een acceptabel niveau te houden. Er wordt geadviseerd de plannen voor Transferium De Punt als volgt uit te werken.

- Buslijn 2 en 50 koppelen aan Q-link 5 door het huidige busstation De Punt te verplaatsen naar de A28.
- Optimaliseren van de aansluiting op de A28 om zowel de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren, als de bereikbaarheid van het OV-knooppunt voor bussen te waarborgen.
- Creëren van fietsvoorzieningen inclusief een goede bereikbaarheid per fiets.
- Uitbreiden van de huidige carpoolplaats De Punt tot 200 parkeerplaatsen en rekening houden met uitbreidingsmogelijkheden tot maximaal 500 plaatsen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage: Rapport 'Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt – Een analyse van nut en noodzaak'

coll.



## Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt

Een analyse van nut en noodzaak



# Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt

## Een analyse van nut en noodzaak

projectnummer 266264  
revisie 4  
1 september 2015

### Auteur(s)

drs. T. (Tim) Artz  
ing. D. (Daniël) Hollemans

### Opdrachtgever

Provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AC Drenthe

datum vrijgave

1 september 2015

beschrijving revisie 4

Definitieve versie

goedkeuring

Drs. T. Artz

vrijgave

Ir. H.A.M. van de Wetering

# Inhoud

Blz.

<b>Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt</b>	<b>1</b>
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel van dit onderzoek	2
1.3 Methodiek	2
1.4 Leeswijzer	2
<b>Deel I – Probleemanalyse en context</b>	<b>3</b>
2 Probleemanalyse	3
2.1 Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen en trends	3
2.2 Verkeerskundige analyse	6
2.3 Conclusies probleemanalyse	13
<b>Deel II Oplossingsrichtingen</b>	<b>15</b>
3 Oplossingsrichtingen	15
3.1 Stap 1 Ruimtelijke ordening	15
3.2 Stap 2 Prijsbeleid	16
3.3 Stap 3 Mobiliteitsmanagement	16
3.4 Stap 4 OV en fiets	17
3.5 Stap 5 t/m 7 Betere benutting, aanpassen infrastructuur en aanleg nieuwe infrastructuur	18
3.6 Conclusies Oplossingsrichtingen	19
<b>Deel III Uitwerking</b>	<b>20</b>
4 Advies	20
4.1 Inleiding	20
4.2 Doorontwikkeling HOV-netwerk in combinatie met P+R-voorzieningen	20
4.3 Conclusies	22

projectnummer 266264  
1 september 2015

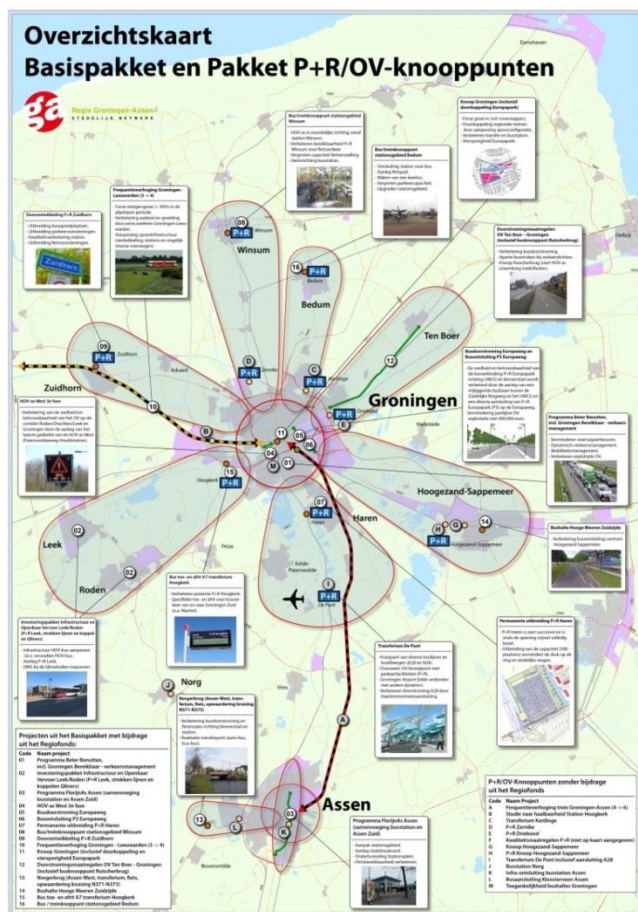
# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De regio Groningen Assen is de economische motor van het Noorden. Goede bereikbaarheid van de regio – en haar economische toplocaties in het bijzonder – is van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de regio. De noordelijke provincies, rijk en gemeenten werken voortdurend aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Daarbij wordt op basis van de Regionale Netwerkanalyse (2006, actualisatie 2013) ingezet op een integraal vervoerssysteem voor auto, fiets, bus en trein.

De Omgevingsvisie Drenthe (2010; actualisatie 2014) geeft aan dat de toenemende mobiliteit in de kop van Drenthe richting de stad Groningen kansen biedt voor een ‘systeemsprong’ in het openbaar vervoer. Met een nieuwe combinatie van overstap- en opstappunten van diverse vervoermiddelen (HOV-bus, trein, auto, fiets) wil de provincie de bereikbaarheid van de regio op peil houden.

Op basis van de Omgevingsvisie Drenthe en de geactualiseerde netwerkanalyse RGA zijn plannen voor een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt (‘Transferium De Punt’) uitgewerkt. De Punt is gekozen vanwege haar strategische ligging (zie figuur 1.1): de locatie ligt tussen de steden Assen en Groningen, op een knooppunt van wegen (A28, N34), een vliegveld (GAE) en HOV-lijnen.



figuur 1.1 Beoogde locatie Transferium De Punt

Ten behoeve van de realisatie van Transferium De Punt zijn vanaf 2010 al de nodige onderzoeken verricht<sup>1</sup>. Economische, demografische en technologische veranderingen staan echter niet stil. Enerzijds heeft de mobiliteit zich door de recessie minder sterk ontwikkeld dan voorspeld. Anderzijds zien we een toename van het verkeer richting het economische centrum Groningen. Door krimp verdwijnen steeds meer voorzieningen en trekken mensen voor school, werk en winkels steeds vaker naar de stad. Deze ontwikkelingen gecombineerd met nieuwe inzichten hebben vraagtekens doen rijzen over vraag of de uitgewerkte plannen een duurzame en doelmatige oplossing zijn voor de gewijzigde situatie, nu en de toekomst.

## 1.2 Doel van dit onderzoek

De Provinciale Staten van Drenthe willen heroverwegen of een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt nuttig en noodzakelijk is. Teneinde hier een weloverwogen besluit over te kunnen nemen, is gevraagd om de plannen hiervoor kritisch te analyseren. Ook de Commissie m.e.r. heeft in haar advies over Reikwijdte en Detailniveau aangegeven dat een nadere onderbouwing van de nut en noodzaak voor een OV-knooppunt met P+R-voorziening noodzakelijk is. In dit onderzoek wordt op deze vragen ingegaan.

Om te beoordelen of een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij de Punt een doelmatige oplossing is, moet er overeenstemming zijn over het bereikbaarheidsprobleem. Hiervoor is eerst beoordeeld in hoeverre de informatie die aan de huidige plannen ten grondslag ligt actueel is of aangevuld kan worden met nieuwe gegevens. Zo beschikken we thans over actuele OV-chipkaartgegevens en actuele verkeersanalyses, uitgevoerd ten behoeve van de Aanpak Ring Zuid Groningen (september 2014).

## 1.3 Methodiek

Deze studie is opgebouwd aan de hand van de 'ODOO-methodiek (Probleem-Oorzaak-Doel-Oplossing) en bestaat uit twee delen. In het eerste deel is het probleem geanalyseerd en wordt met een verdieping in trends en ontwikkelingen ingegaan op de achterliggende oorzaken. Het eerste deel wordt afgesloten met een conclusie waarin geadviseerd wordt over (beleids-)doelstellingen voor een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.

Het tweede deel schetst oplossingsrichtingen op basis van de in deel 1 geconstateerde problematiek. De oplossingsrichtingen worden beoordeeld aan de hand van de Ladder van Verdaas. Het tweede deel eindigt ten slotte met een advies over nut en noodzaak van OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt.

## 1.4 Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit drie delen. In deel I wordt de probleemanalyse beschreven op basis van de meest recente inzichten. In deel II worden diverse oplossingsrichtingen aan de hand van de Ladder van Verdaas geanalyseerd. In het laatste deel (III) wordt het advies over nut en noodzaak (en in welke vorm) van een OV-knooppunt met P+R voorziening bij De Punt gegeven.

---

<sup>1</sup> TransferPunt (Goudappel Coffeng 2010), Afwegingsnotitie Transferium De Punt (Grontmij 2012), Inrichtingsplan Transferium De Punt (Grontmij, 2013) en de notitie Reikwijdte en Detailniveau (publicatiedatum 15 augustus 2014).



# Deel I – Probleemanalyse en context

## 2 Probleemanalyse

De regio Groningen-Assen is met 465.000 inwoners en 240.000 banen een belangrijke economische motor in Noord-Nederland. Meer dan een derde deel van de werkgelegenheid van Noord-Nederland bevindt zich in dit stedelijk netwerk. Daarnaast vervult de regio een belangrijke economische en verzorgende functie voor een veel groter omliggend gebied. Veel inwoners van Noord-Nederland zijn aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van vooral de centraal gelegen steden Groningen en Assen (onderwijs, zakelijke, commerciële, culturele, en medische voorzieningen).

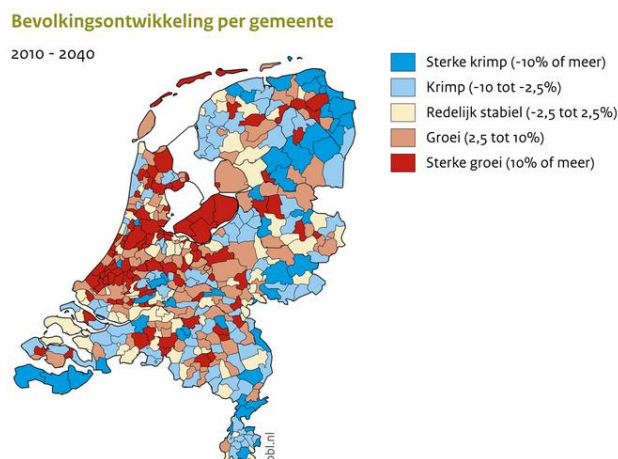
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de mobiliteitsstromen in de regio Groningen-Assen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de problematiek in zowel de huidige als de toekomstige situatie.

### 2.1 Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen en trends

#### 2.1.1 *Trek naar de stad en krimp*

Door schaalvergroting van wonen, werken en voorzieningen ontstaan clusters van voorzieningen. Binnen die clusters zijn voorzieningen goed bereikbaar, maar de reistijd naar het cluster is vaak groter geworden. In Noord-Nederland is Groningen zo een cluster en in mindere mate is Assen ook zo een cluster. De meeste woon- werk-, studie- en zorgfuncties zijn voor eigen inwoners goed te bereiken, maar voor mensen uit de regio is dit niet altijd het geval.

De trek naar de stad wordt versterkt door krimp in het buitengebied. Een groot deel van Noord-Nederland krijgt de komende jaren te maken met krimp. Voorzieningen verdwijnen en (boven)regionale voorzieningen concentreren zich vaker in steden en grotere kernen. Groningen bevindt zich in de top 10 van groeigemeenten (Ministerie van I&M, 2014). In figuur 2.1 is de bevolkingsontwikkeling per gemeente weergegeven.



figuur 2.1 Bevolkingsontwikkeling per gemeente tussen 2010 en 2040 (PBL, 2011)

projectnummer 266264  
1 september 2015

De concentratie van voorzieningen zorgt voor een toenemende pendel, die gekenmerkt wordt door eenzijdige verkeersstromen: 's ochtends richting de stad en 's middags weer terug. Een goede verbinding tussen stad en regio wordt vanuit economisch en maatschappelijk perspectief steeds belangrijker. De bereikbaarheid van steden en voorzieningen is bepalend voor de leefbaarheid van de regio.

### 2.1.2 *Werkgelegenheid en Het Nieuwe Werken*

De steden Groningen en Assen hebben relatief veel werkgelegenheid in de sectoren zorg, onderwijs en overheid. Deze sterke vertegenwoordiging hangt vooral samen met de aanwezigheid van o.a. het UMCG, Martini Ziekenhuis, Wilhelmina Ziekenhuis, De Hanzehogeschool en de Rijksuniversiteit Groningen. De groei van het aantal banen zal zich vooral in de stad Groningen concentreren (I&O Research, 2013).

Het Nieuwe Werken is het uitvoeren van kantoorwerkzaamheden, onafhankelijk van plaats en tijd waarbij gebruik wordt gemaakt van mobiele technologie zoals laptops, smartphones, GPRS en Web. Naar verwachting zullen in de toekomst steeds meer werknemers werken volgens dit principe. De hoeveelheid thuiswerkers in Groningen is echter lager dan het landelijk gemiddelde. De werkprocessen in de sectoren zorg en onderwijs vinden veelal op de werkplek plaats, wat thuiswerken niet of slechts beperkt mogelijk maakt. Veel werknemers zullen dus op en neer blijven reizen tussen hun woon- en werkplek en blijven daarvoor aangewezen op de auto, het openbaar vervoer of de (elektrische) fiets.

### 2.1.3 *Functie van de binnenstad*

Culturele en sociale voorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen. Vooral hoogwaardige voorzieningen als musea, theaters, klinieken, ziekenhuizen en de grotere winkelketens zijn gevestigd in de twee grootste steden binnen de regio.

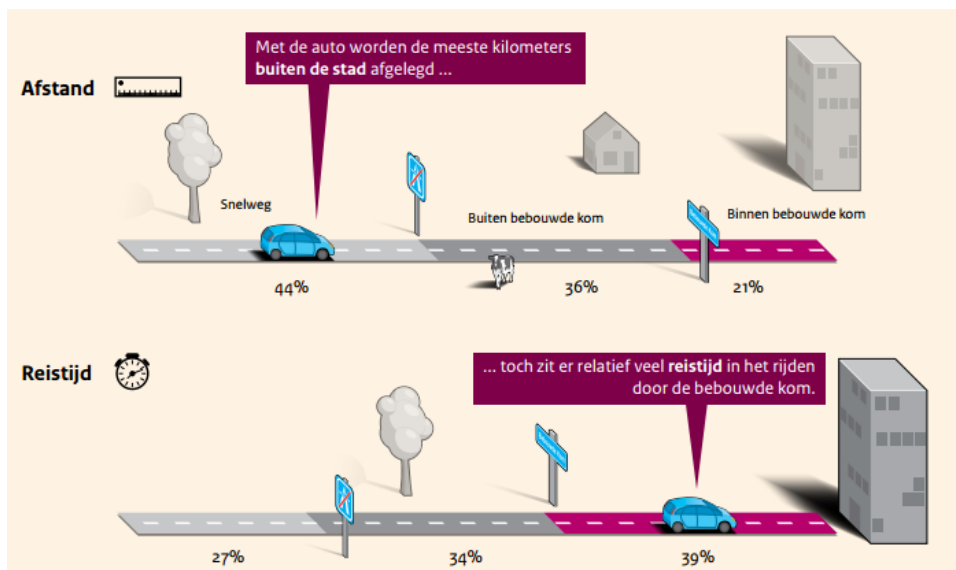
De rol van de binnensteden verandert. Onder andere door de opkomst van internetwinkelen, verandert het winkelgedrag. Dit heeft gevolgen voor het winkel- en horeca aanbod. Beleving speelt een steeds belangrijkere rol. De binnenstad wordt steeds vaker gebruikt als plek om te vertoeven en te ontmoeten. Er ontstaan nieuwe (hybride) concepten. Verder zien we toenemende vraag naar wonen en ruimte voor ondernemerschap in met name het historische deel van de binnensteden. Zowel in Groningen als Assen wordt geïnvesteerd om de binnensteden klaar te maken voor de toekomst (Bestemming binnenstad Groningen, 2015; Visie aantrekkelijke binnenstad Assen 2030, 2012)

### 2.1.4 *Verandering in mobiliteitsdenken*

Snelwegen worden meer en meer gebruikt voor lokale verplaatsingen in plaats van als bovenregionale verbinding tussen locatie A en locatie B. De reis per auto verloopt over de snelweg meestal relatief vlot. Het meeste reistijdverlies ontstaat bij het naderen van de stad bij knooppunten waar autonetwerken elkaar beïnvloeden (Pbl, 2014). De problematiek verplaatst zich naar 'the last mile' (zie figuur 2.2).

In figuur 2.2 is de relatie tussen afstand, tijd en de diverse gedeelten van een weg weergegeven.

projectnummer 266264  
1 september 2015



Figuur 2.2 Afstand en tijd ten opzichte van de diverse wegtypen (Pbl, 2014)

Het verkorten van de reistijd en het komen tot een meer betrouwbare reistijd wordt voor veel mensen steeds belangrijker. Steeds meer mensen ervaren het nut van overstappen van de auto op hoogwaardig openbaar vervoer, om op die manier vertraging in de binnenstad te voorkomen (Pbl, 2014). Uit cijfers van het CBS (2014) blijkt verder dat het autobezit onder jongeren afneemt. Zij gebruiken veel vaker een huurauto of gemeenschappelijke auto's, zoals Greenwheels.

Uitbreiden van infrastructuur was lang de geijkte methode om filevorming tegen te gaan. Hoewel uitbreiding van de capaciteit zeker zijn vruchten heeft afgeworpen, wordt thans door rijk en regio ingezet op een meer gevarieerd pakket aan maatregelen. Mobiliteitsmanagement, gedragsbeïnvloeding, OV, fiets en andere elementen zijn hierbij minstens gelijkwaardig of belangrijker. Rijk en regio geven hier inmiddels invulling aan met de maatregelpakketten uit Beter Benutten 1 en 2.

De stad Groningen scoort hoog in de TomTom-congestieranglijst (zie tabel 2.1). De deur-tot-deurreistijd is als gevolg van beperkte doorstroming overdag gemiddeld 22% langer dan bij een situatie normale doorstroming (free flow; bijvoorbeeld 's nachts).

tabel 2.1 Plaats van de stad Groningen op de TomTom-congestieranglijst (2014)

Ranglijst	Percentage extra reistijd t.o.v. Free Flow-situatie			
	Gemiddeld (alle wegen)	Gemiddeld (niet-snelwegen)	Ochtendspits (alle wegen)	Avondspits (alle wegen)
1 Den Haag	22%	28%	42%	46%
2 Groningen	22%	26%	46%	37%
3 Amsterdam	19%	33%	32%	38%
4 Rotterdam	19%	27%	31%	43%
5 Nijmegen	18%	23%	28%	28%
6 Tilburg	17%	21%	27%	32%
7 Breda	15%	25%	25%	33%
8 Eindhoven	15%	21%	24%	31%
9 Utrecht	14%	27%	27%	42%
10 Almere	11%	15%	21%	19%

projectnummer 266264  
1 september 2015

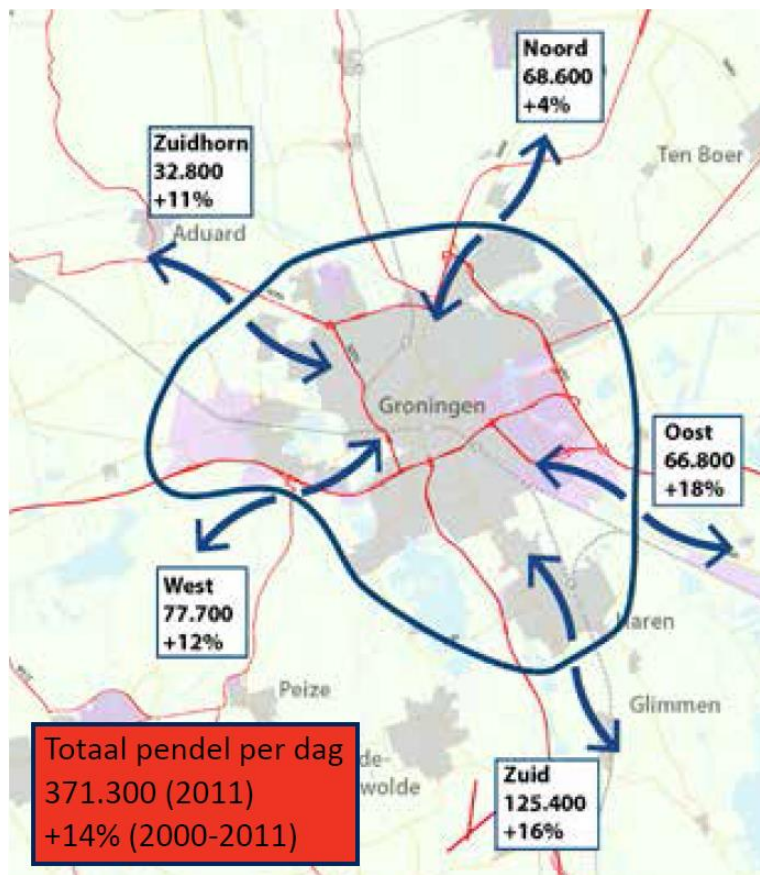
De beperkte doorstroming vanaf het hoofdwegennet de stad in (met name in de ochtend- en avondspits) is een toenemend probleem. Datzelfde geldt voor het zoeken naar een parkeerplaats. Dit betekent dat de opgave om de bereikbaarheid te verbeteren verschoven is van de snelweg naar de binnenstad. Daarmee verschuift de opgave van klassieke interventies zoals wegverbreding naar alternatieven zoals betere benutting van het bestaande netwerken (Pbl, 2014). Daarnaast wordt ingezet op alternatieven als HOV en fiets en het ontwikkelen van multimodale transferpunten.

Ook het gebruik van de elektrische fiets leidt tot aanpassingen in het mobiliteitsbeleid. De fiets krijgt een grotere actieradius en is steeds meer geschikt voor langere trajecten. De infrastructuur (snelfietspaden) is hier echter op veel plaatsen nog niet klaar voor.

## 2.2 Verkeerskundige analyse

Dagelijks worden van en naar Groningen ongeveer 372.000 verkeersbewegingen gemaakt (RGA, 2013). Hiervan komt 73% met de auto, 23% met het OV en 4% op de fiets. De grootste stroom (125.400) komt uit het zuiden. Uit tellingen blijkt dat deze pendel nog steeds groeit met 1-1,5% per jaar.

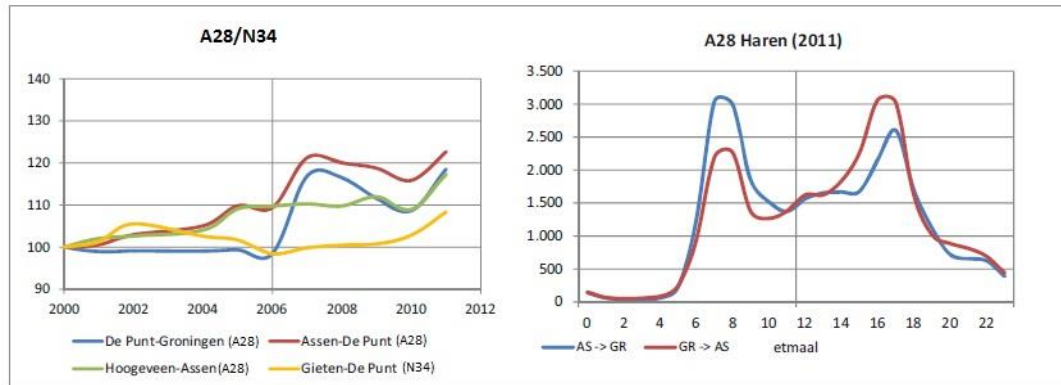
Van en naar Assen reizen dagelijks ruim 125.000 mensen. Ongeveer 83% neemt de auto, 14% het OV en 3% de fiets. De verkeersstromen van en naar Assen groeien gestaag, vooral vanuit noordelijke en westelijke richting (figuur 2.3).



Figuur 2.3 Verkeersstromen rondom Groningen



projectnummer 266264  
1 september 2015



figuur 2.5 Ontwikkeling etmaalintensiteiten (links) en uurintensiteit per rijrichting (rechts) (telpunten RWS)

Uit figuur 2.5 blijkt dat de A28 groeit qua verkeersintensiteiten. Deze groei zwakte af gedurende de jaren van economische neergang, maar groeit sinds 2012 weer. Ook de filedruk neemt sindsdien weer toe (Rijkswaterstaat, 2015).

Als gekeken wordt naar de uurintensiteiten op de A28, dan blijkt dat de avondspits de grootste verkeersbelasting geeft (de optelsom van de rode en blauwe lijn). De intensiteiten per rijrichting zijn hier twee keer zo groot als buiten de spitsperiodes.

### 2.2.2 Sleutelpunt: Julianaplein

Een sleutelpunt in het verkeersnetwerk rondom Groningen is het Julianaplein. Bij dit verkeersplein komen de A7 en A28 samen en ontstaat in de spitsperiode congestie. Dit leidt tot langere reistijden op het hoofdwegennet en mensen kiezen sneller voor het onderliggend wegennet, dat niet berekend is op dit extra verkeer.

Het knooppunt Julianaplein leidt in de huidige situatie tot congestie. Paradoxaal genoeg werkt dit positief op de verkeersafwikkeling in de stad. De stad Groningen is een compacte stad met weinig mogelijkheden om de capaciteit van wegen in het centrum uit te breiden. Hierdoor is het van belang dat het verkeer niet allemaal tegelijkertijd op één plaats komt. De vertraging bij het Julianaplein werkt als een buffer voor de stad. Het verkeer wordt zo gespreid toegelaten tot de stad. De keerzijde is dat door lange wachtrijen in de spits andere (minder geschikte) wegen als uitwijkmogelijkheid worden gebruikt.

### 2.2.3 Aanpak Ring Zuid

De hiervoor beschreven problematiek rondom het Julianaplein heeft geleid tot de Aanpak Ring Zuid. In dit project wordt de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) opgewaardeerd om een betere doorstroming op het hoofdwegennet en leefbaarheid in de stad te garanderen (uitvoering 2017-2021). Hiervoor zijn uitgebreide verkeersanalyses uitgevoerd op basis van de meest recente inzichten en prognoses. De gebruikte gegevens voor de intensiteiten en doorstroming zijn van september 2014 (Rijkswaterstaat, Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, 2014).

De Aanpak Ring Zuid heeft een groot effect op de verkeerstromen rondom de stad. Tijdens de ombouw, maar ook na realisatie. In tabel 2.2 zijn de etmaalintensiteiten voor diverse wegvakken weergegeven, zonder en met ZRG. Hieruit blijkt dat op de tracés A28 Groningen Zuid – Knooppunt Julianaplein en A7 Julianaplein-Hereweg sprake is van een lichte daling van de etmaalintensiteiten. Verder zien we dat de effecten op de A7 West en de A28 Zuid gering tot licht negatief zijn.

projectnummer 266264  
1 september 2015

tabel 2.2 Etmaalintensiteiten (NRM, 2014) voor diverse wegvakken met en zonder realisatie Zuidelijke Ring

Wegvak	2030 zonder ZRG II	2030 met ZRG II	Index
A7: Westpoort – Hoogkerk	75.000	76.000	102
A7: Hoogkerk – Groningen West	93.500	96.500	103
A7: Groningen West – Julianaplein	106.500	106.000	100
A7: Julianaplein – Hereweg	120.500	113.500	94
A28: Glimmen – Haren	78.000	78.000	100
A28: Haren – Groningen Zuid	93.000	92.500	100
A28: Groningen Zuid - Julianaplein	99.000	96.500	97

De hoge verkeersintensiteiten, die autonoom groeien door de verdere verstedelijking en groei van de stad Groningen, leiden tot toenemende congestie op de A28. Zowel in de ochtend- als avondspits, met name tussen Haren en Groningen Zuid. Dit is weergegeven in figuur 2.6.



figuur 2.6 Congestie in de avondspits zonder realisatie Zuidelijke Ring Groningen, fase 2 (2030)

In de situatie, inclusief realisatie van de Zuidelijke ring Groningen is sprake van iets meer congestie dan zonder realisatie (zie figuur 2.7). Dit houdt verband met de capaciteit van de toeritten op de A28 nabij Groningen, die door verschuivingen op het onderliggend wegennet zwaarder onder druk staan. Uit berekeningen blijkt dat de deur-tot-deur reistijd in de ochtend- en avondspits gemiddeld 20-30% langer is dan buiten de spits. Ook buiten de spits loopt het autoverkeer vertraging op (zie tabel 2.1).

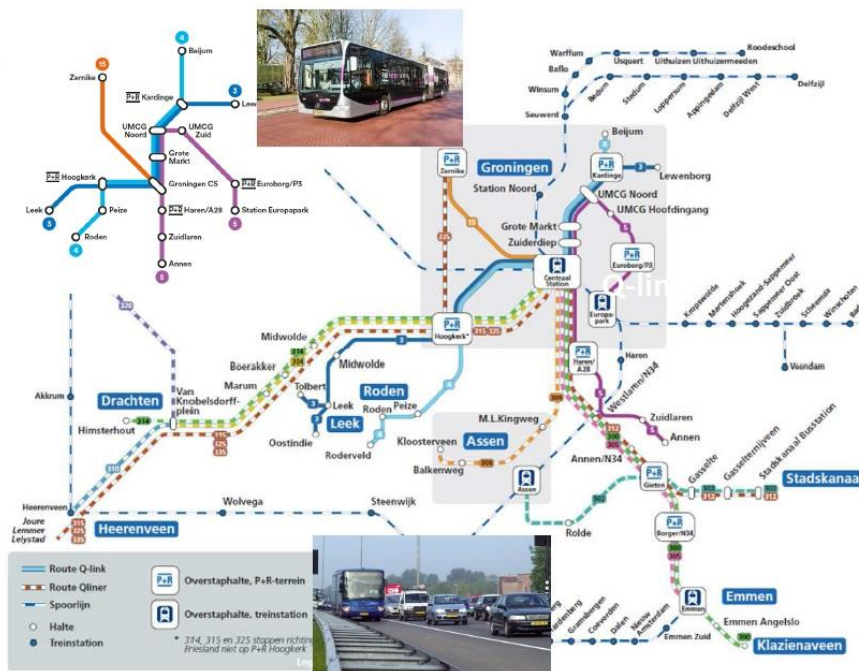
projectnummer 266264  
1 september 2015



figuur 2.7 Congestie in de avondspits met realisatie Zuidelijke Ring Groningen, fase 2 (2030)

2.2.4 Openbaar vervoer

Het openbaarvervoernetwerk (figuur 2.8) bestaat uit verschillende producten gericht op het optimaal bereikbaar houden van regio, stad en economische toplocaties. De grote vervoersstromen worden bediend door hoogwaardig openbaar vervoer: de nationale treinverbinding richting Zwolle en Groningen (NS) en de regionale treinverbindingen in Groningen en Drenthe (Arriva). Daar waar geen spoor ligt, rijden Qliners, een hoogwaardig OV-product dat voornamelijk gericht is op forensen en scholieren.



figuur 2.8 Openbaarvervoernetwerk



projectnummer 266264  
1 september 2015

Samen met de regionale partners zet het OV-Bureau Groningen Drenthe in op het vergroten van de kwaliteit van hoogwaardige verbindingen van, naar en door de stad Groningen, het vergroten van het comfort (airco en wifi) en het verhogen van de frequentie (4-6 keer per uur). Dit heeft geresulteerd in een groei van het aantal busreizigers (zie onderstaande tabellen).

tabel 2.3 Groei van het aantal reizigers die gebruik maken van de Qliner

Qliner		
300/305	Klazienaveen/Emmen-Groningen	(+11%)
309	Assen-Groningen	(+15%)
312	Stadskanaal/Gieten-Groningen	(+6%)
Ontwikkeling gebruik buslijnen januari-juni 2014 – januari-juni 2015 (OV bureau Groningen Drenthe)		

tabel 2.4 Groei van het aantal reizigers die gebruik maken de Q-link

Q-link		
3	Leek-P+R Hoogkerk-Groningen CS-Grote Markt-UMCG-Lewenborg	(14%)
4	Roden-Peize-P+R Hoogkerk-Groningen HS-Grote Markt-UMCG-P+R Kardinge-Beijum	(+9%)
5	Annen/Zuidlaren-P+R Haren-Groningen HS-Grote Markt-UMCG-P+R Euroborg-Europapark	(+15%)
Ontwikkeling gebruik buslijnen januari-juni 2014 – januari-juni 2015 (OV bureau Groningen Drenthe)		

Reizigers zijn bereid zijn om langere afstanden naar haltes af te leggen als deze frequent wordt bediend door een snelle bus die naar de gewenste bestemming rijdt. Het slim verknopen van snelle HOV-assen met het onderliggende OV-netwerk, aangevuld met goede faciliteiten voor fiets- en auto parkeren blijkt in de praktijk succesvol en wordt steeds belangrijker.

### 2.2.5 P+R/Transferia en carpoolplaatsen

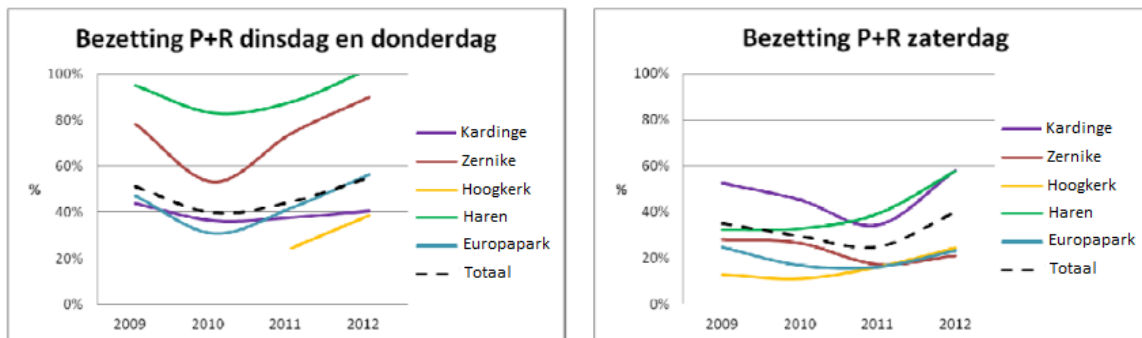
In en rondom Groningen liggen vijf belangrijke P+R/Transferia, zie figuur 2.9. Vanaf de zuidkant ligt een P+R-voorziening/Transferium bij Haren.



figuur 2.9 Aanwezige P+R in en rondom Groningen

projectnummer 266264  
1 september 2015

Uit onderstaande grafieken blijkt dat het gebruik van de P+R sterk is toegenomen, zowel op doordeweekse dagen (woon-werkverkeer) als op zaterdagen (winkelend publiek). Op doordeweekse dagen hebben Haren en Zernike (nagenoeg) hun maximale capaciteit bereikt. Op zaterdagen worden Kardinge en Haren relatief goed gebruikt (bezettingsgraad ruim 50%), zie ook figuur 2.10 (RGA, 2013).



figuur 2.10 Ontwikkeling P+R rondom Groningen

In het voorjaar 2015 is de P+R-locatie Haren met 250 parkeerplaatsen uitgebreid. Hiermee wordt de functie van de P+R-locatie Haren als belangrijk knooppunt voor overstap van de auto/fiets naar het openbaar vervoer in de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen-Assen benadrukt. De verdere ontwikkeling van de P+R-locatie Haren is ook van belang voor de bereikbaarheid van de stad Groningen tijdens de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg Groningen.

Langs de A28 is op een viertal locaties carpoolplaatsen gesitueerd: Assen-Noord, Tynaarlo, De Punt en bij Vries. In de periode 2000-2011 is de gemiddelde bezettingsgraad van carpoolplaatsen Drenthe gestegen tot circa 60% (figuur 2.11). Ook het aantal fietsers dat gebruik maakt van carpoolplaatsen is gestegen. Deze trend en het gebruik van de carpoolplaatsen, geeft aan dat mensen openstaan voor andere vormen van mobiliteit van en naar Groningen.



figuur 2.11 Bezetting carpoolplaatsen in Drenthe

## 2.2.6 Succes mobiliteitsmanagement

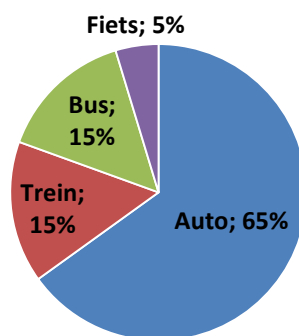
Door slim mobiliteitsmanagement kan gestuurd worden op het gedrag van automobilisten. In de regio Groningen – Assen wordt samen met het rijk ingezet op structurele gedragsverandering met het maatregelenpakket Beter Benutten.. Met inzet van alternatieven (HOV, fiets), het toepassen van technologische innovaties en campagnes wordt gedragsverandering gestimuleerd. Dit heeft in de afgelopen jaren geleid tot diverse successen, in het bijzonder het dalen van het aantal spitsritten. In tabel 2.5 zijn deze successen weergegeven.

tabel 2.5 Maatregelen en effecten mobiliteitsmanagement regio Groningen – Assen (2014)

Totaaleffect maatregelen	Spitsritten
Flexibel naar tijd en plaats	- 1.5%
Verandering regeling reiskosten	- 0.3%
Verandering regeling arbeidsvoorwaarden	- 0.2%
Actieabbonnement bus vanaf P+R	- 0.7%
Actieabbonnement trein	- 2.4%
Actie € 250 retour aanschaf e-bike	- 1.3%

## 2.3 Conclusies probleemanalyse

Dagelijks worden vanuit zuidelijke richting ruim 125.000 verkeersbewegingen gemaakt van en naar de stad Groningen. Op de zuidelijke corridor zit daarmee tevens de grootste verkeersstroom van en naar de stad Groningen. De auto is daarbij veruit het meest gebruikte vervoermiddel:



Figuur 2.12 Gebruik vervoermiddelen

Sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen en trends wijzen er op dat het aantal verkeersbewegingen naar de stad Groningen en in mindere mate richting Assen de komende jaren blijven toenemen:

- Groningen en Assen groeien qua inwoners, maar de regio krimpt.
- Werkgelegenheidsgroei concentreert zich vooral in de stad Groningen.
- Sociale, economische en culturele voorzieningen concentreren zich steeds meer in (de binnensteden van) Groningen en Assen
- Verandering in mobiliteit: het knelpunt verplaatst zich steeds steeds meer van het hoofdwegennet naar de 'last mile' binnen de stad.

Een groot deel van de Drentse inwoners is voor werk en voorzieningen als zorg en school in toenemende mate afhankelijk van de stad Groningen. Het is daarom van belang dat de stad goed bereikbaar is vanuit Drenthe (nu en in de toekomst).

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat:

- Het Julianaplein het sleutelpunt is in de radiaalstructuur rondom Groningen (A7/A28).
- De deur-tot-deurreistijd van en naar de stad Groningen gemiddeld 22 procent langer is dan in de free flow-situatie en dat het reistijdverlies in de spits zelfs 20 tot 30 procent hoger ligt.
- Met de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen het voornaamste knelpunt in de doorstroming van het hoofdwegennet rondom Groningen wordt weggenomen.
- De reistijd vanuit Drenthe richting de stad Groningen nauwelijks vermindert na de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen; het verkeersmodel laat namelijk zien dat:

projectnummer 266264  
1 september 2015

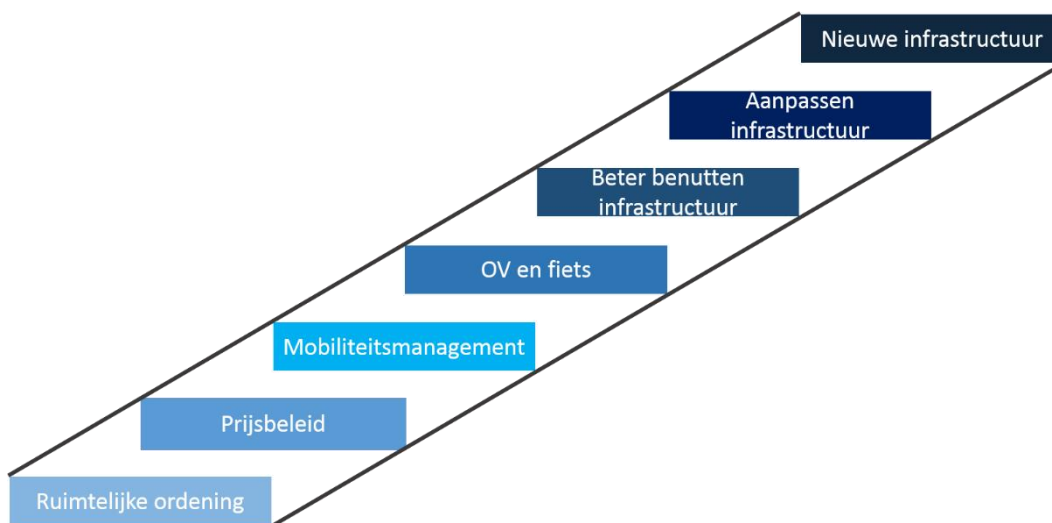
- Het traject De Punt – Groningen Zuid congestiegevoelig blijft.
  - Het meeste reistijdverlies wordt opgelopen binnen de bebouwde kom.
- De Regio Groningen Assen en het rijk zetten samen in op het beter benutten van het bestaande netwerk (Beter Benutten 1 en 2). Dit betekent extra inzet op Hoogwaardig Openbaar Vervoer, fiets, P+R en mobiliteitsmanagement. Uit de eerste gegevens blijkt dat deze aanpak succesvol is en leidt tot structurele gedragsverandering.

Samenvattend , de bereikbaarheid van de stad van Groningen vanuit Drenthe blijft een opgave; nu en in de toekomst.

## Deel II Oplossingsrichtingen

### 3 Oplossingsrichtingen

De 'Ladder van Verdaas' (zie onderstaande figuur) is een beproefd denkkader om oplossingsrichtingen voor een bereikbaarheidsopgave breed te verkennen (Commissie m.e.r., 2011). Eerst wordt onderzocht of oplossingen gevonden kunnen worden in flankerend beleid en het aanpassen van bestaande infrastructuur. Pas als dat geen soelaas biedt wordt een geheel nieuw infrastructuurtraject aangelegd.



figuur 3.1 Ladder van Verdaas

In dit hoofdstuk analyseren we aan de hand van de ladder van Verdaas met welke (combinatie van) oplossingsrichtingen invulling kan worden gegeven aan de opgave om de stad Groningen goed bereikbaar te houden voor Drentse burgers.

#### 3.1 Stap 1 Ruimtelijke ordening

Een slimme ruimtelijke ordening vormt de eerste stap op de Ladder van Verdaas. Ruimtelijke ordening kan de mobiliteitsvraag structureren. Locatiekeuze, omvang, dichtheden, herstructurering en functiemenging hebben invloed op de verplaatsing van personen en goederen. Binnen de regio Groningen Assen worden wonen en werken om die reden zoveel mogelijk geconcentreerd op de T-structuur A7 en A28.

Veel ruimtelijke ordeningskeuzes zijn lang geleden gemaakt en daarmee liggen (verstedelijkings-) patronen grotendeels vast. Sommige voorzieningen met een bovenregionale functie (bijvoorbeeld het UMCG) zijn in het verleden bewust in het centrum gehouden.

##### **Conclusie Ruimtelijke ordening**

Ruimtelijke ordeningsmaatregelen dragen bij aan het beheersbaar houden van de mobiliteit(sproblematiek). Met uitzondering van ingrijpende maatregelen, zoals complete herstructurering van het gebied aan/rondom de A28, is de maatregel enkel van toepassing op toekomstige (gebieds)ontwikkelingen. Alleen inzetten op ruimtelijke ordeningsmaatregelen biedt onvoldoende potentie om de regio bereikbaar te houden.

### 3.2 Stap 2 Prijsbeleid

Prijs beïnvloedt het mobiliteitsgedrag. Verschillende studies tonen aan dat gedifferentieerd (plaats, tijdstip en voertuigcategorie) prijsbeleid positieve effecten heeft op de bereikbaarheid. Er zijn verschillende manieren waarop prijsbeleid kan worden toegepast:

#### *Belasten (kilometerheffing)*

Met het programma 'Anders betalen voor mobiliteit' heeft het Rijk de afgelopen jaren ingezet op prijszingsmaatregelen om het mobiliteitsgedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Het invoeren van een landelijke kilometerheffing was een belangrijk onderdeel van dit programma, maar is op dit moment niet haalbaar en realistisch.

#### *Belonen*

Vanuit de diverse projecten 'Spitsmijden' is bekend dat het belonen van reizen buiten de spits een positief effect heeft, maar niet leidt tot grote veranderingen in de verkeerstroom (maximaal 1,5%; zie figuur 2.5). Het wordt vooral ingezet als tijdelijke maatregel, bijvoorbeeld bij werkzaamheden (Ministerie van I&M, 2009).

#### *Parkeerbeleid*

Door middel van parkeerbeleid wordt het gebruik van parkeergarages en P+R-voorzieningen gestimuleerd. Parkeren in de straten van het centrum van de stad Groningen kost circa €2,50 tot €2,60 per uur. Daarbij geldt een maximale parkeerduur van één uur. Parkeergarages in het centrum kosten gemiddeld circa €2,72 per uur. In de gebieden die de schil rond het Groningse centrum vormen kost parkeren €1,80 per uur en geldt een maximale parkeerduur van 2 tot 3 uur. Op de P+R-terreinen in de regio is parkeren gratis en een OV-kaartje voor maximaal 5 personen kost €6.

#### *Conclusie prijsbeleid*

Het is bekend dat financiële prikkels en drempels de mobiliteitsvraag kunnen sturen. Dit geldt echter voor een beperkte groep automobilisten, zo blijkt uit diverse proeven met onder andere spitsmijden uit het hele land. Prijsbeleid levert een bijdrage aan de beperking van de mobiliteitsproblematiek, maar moet vooral als een aanvulling gezien worden op andere mobiliteitsmaatregelen.

### 3.3 Stap 3 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken ten aanzien van het reismoment en het middel waarmee de reis wordt afgelegd. Met oplossingen op maat wordt het reisgedrag beïnvloed:

#### *Thuiswerken*

Het stimuleren van thuiswerken heeft de afgelopen jaren geleid tot een lichte daling van het autoverkeer. Door de verandering van bedrijfsculturen en het Nieuwe Werken is de verwachting dat het effect de komende jaren zal toenemen. De verwachte toename is als autonoom effect meegenomen in het verkeersmodel dat in deel I is besproken.

#### *Carpoolen*

Carpoolen wordt gestimuleerd door de provincie Drenthe. Langs de A28 en N34 liggen diverse carpoolplaatsen. De bezetting van Drentse carpoolplaatsen wordt continu gemonitord en indien noodzakelijk wordt het aantal plaatsen uitgebreid. De bezettingsgraad is de laatste jaren gestegen en ligt tussen de 60% en 80%.

projectnummer 266264  
1 september 2015

### *P+R*

Een P+R-voorziening biedt automobilisten de mogelijkheid om over te stappen op het openbaar vervoer en zo filevrij de stad in te komen, het dure parkeren te ontlopen en/of gemakkelijker de stad in te reizen. P+R-voorzieningen kunnen congestie verminderen (minder auto's op de weg). Er zijn grofweg drie verschillende typen P+R-voorzieningen te onderscheiden:

1. Bestemmingsfunctie: faciliteert een overstap op het OV vlak voor de eindbestemming.
2. Herkomstfunctie: faciliteert een overstap op het OV aan het begin van de reis.
3. Gebiedsfunctie: faciliteert een overstap op het OV tussen het vertrek- en eindpunt in.

Daarnaast is een P+R een locatie waar OV lijnen slim met elkaar verknoopt kunnen worden, om zo een soepele vervolgreis te garanderen.

Een P+R-voorziening wordt met name gebruikt door forensen en zakelijk verkeer. In de weekenden wordt het terrein meer gebruikt door winkelend publiek (CROW, 2002; CROW, 2006). De hoge bezettingsgraad van de regionale P+R-locaties (o.a. Haren en Hoogkerk) illustreert dat veel automobilisten (forensen op werkdagen en winkelend publiek in het weekend) bereid zijn om voor de stad over te stappen op het openbaar vervoer.

### **Conclusie mobiliteitsmanagement**

In de regio Groningen – Assen wordt al veel aan mobiliteitsmanagement gedaan. De effecten zijn positief. Dat uit zich met name in de afspraken met grote werkgevers als het UMCG en de Hanzehogeschool Groningen en het functioneren van de P+R-voorzieningen langs de snelwegen A7 (Hoogkerk) en A28 (Haren). Uit de hoge bezettingsgraad van de P+R-voorzieningen en de bussen die de P+R's aandoen, blijkt dat er potentie is. Daarbij is het van belang dat P+R-voorzieningen goed bereikbaar zijn en een strategische ligging hebben voor het congestiegevoelige traject.

Daarnaast zijn kleinere mobiliteitsmanagementmaatregelen (zoals stimuleren thuiswerken, e.d.) kansrijk, maar lossen de problematiek niet op. Deze maatregelen zijn voor aanvullend en zorgen in samenhang wel voor positieve effecten.

## **3.4 Stap 4 OV en fiets**

De vierde trede op de Ladder van Verdaas voorziet in het bevorderen van het OV- en fietsgebruik.

### **Openbaar Vervoer**

Reizigers willen snel, betrouwbaar en comfortabel reizen. Daarvoor is een goed opgebouwd OV-netwerk cruciaal. Ervaring leert dat eenduidigheid in de dienstregeling een belangrijke factor is om mensen aan het OV te binden. Het zijn vooral lijnen met een frequente dienstregeling die jaarlijks fors groeien en waardoor automobilisten de overstap maken naar het OV.

In de regio Groningen-Assen is het basisprincipe dat regio, stad en de economische toplocaties verbonden worden via hoogwaardig openbaar vervoer (spoor en bus). Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van HOV-assen via OV-knooppunten en P+R-locaties op logische locaties dicht bij de snelweg en op een snijpunt van meerdere OV-lijnen. Op die manier zijn belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio rechtstreeks of met maximaal één overstap met elkaar verbonden. In de meest optimale situatie wordt 'spoorboekloos' gereden (minimaal iedere 10 minuten een bus). Het is echter vanuit het oogpunt van efficiëntie en kostendekking niet realistisch om op alle (H)OV-trajecten in de dalperiode hoofdfrequent te rijden.

### **Conclusie Openbaar Vervoer**

Het openbaar vervoer is een belangrijke alternatieve vervoerswijze voor automobilisten en kan een grote bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de regio. De jaarlijkse reizigersgroei op de HOV-lijnen laat zien dat steeds meer mensen het openbaar vervoer gebruiken als alternatief voor de auto. In de spits wordt de maximale capaciteit van het OV nu al regelmatig overschreden met relatief dure versterkingsritten als gevolg. Met het verder optimaliseren van het openbaar vervoernetwerk kan de trend van reizigersgroei worden uitgebouwd. Voorwaarde is dat de businfrastructuur en faciliteiten met de toename van het aantal bussen (capaciteit en frequentie) en reizigers meegroeien.

### **Fiets**

De fiets is een betaalbaar, gezond en milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Bovendien is het in stedelijk gebied de snelste manier van verplaatsen. Dankzij de elektronische trapondersteuning wordt de (e-)fiets een interessant alternatief voor de middellange afstand (tot circa 20 kilometer). Mede door het succesvolle mobiliteitsmanagementbeleid maken steeds meer forensen in de Regio Groningen-Assen voor woon-werkverkeer gebruik van de (e-)fiets in plaats van de auto. Volgens het Kennisinstituut Mobiliteit vervangt 18% van de e-fietskilometers een autorit.

Stimulering van het gebruik van de elektrische fiets biedt mogelijkheden om tot een integraal vervoerssysteem te komen. De (e-)fiets kan ook een belangrijke rol vervullen in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Door multimodale knooppunten kunnen synergievoordelen worden benut.

### **Conclusie fiets**

Voor het stimuleren van (e-)fietsgebruik zijn investeringen in de verbetering van de fietsinfrastructuur noodzakelijk. Onderdeel van deze verbetering van de fietsinfrastructuur is onder andere het creëren van aantrekkelijke en doorgaande fietsroutes vanuit de regio naar de centra en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van OV-knooppunten.

## **3.5 Stap 5 t/m 7 Beter benutting, aanpassen infrastructuur en aanleg nieuwe infrastructuur**

De laatste drie stappen op de Ladder van Verdaas bestaan respectievelijk uit het beter benutten, aanpassen van bestaande en tot slot het aanleggen van geheel nieuwe infrastructuur.

De A28 vanaf De Punt richting Groningen wordt sinds begin 2015 beter benut doordat de bus over de vluchtstrook mag rijden. Met een relatief kleine aanpassing (aanleg pechhavens) kan de bus langs de file rijden.

De aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen (2016-2021) is een voorbeeld van het aanpassen van een knelpunt in de infrastructuur. Het verkeersmodel (zie deel I) laat zien dat het verkeer op de A28 tussen De Punt en Groningen Zuid, ook na de aanpak van de Zuidelijke Ring Groningen, te maken heeft met congestie. Vanaf het punt waar de relatief drukke N34 op de A28 aansluit neemt de intensiteit op de A28 fors toe. Direct na het weefvak volgt de oprit richting Groningen van aansluiting Eelde-Paterswolde/Glimmen. De oprit richting Groningen heeft een krappe bocht waardoor het (vracht)autoverkeer pas laat snelheid kan maken en veelal met een (te) lage snelheid invoegt op de A28. Door de op-en afritten om te bouwen tot een volledige Haarlemmermeer-oplossing verdwijnt de bocht en kan het verkeer direct vanaf de rotonde snelheid maken. Deze relatief kleine infrastructurele ingreep levert een positieve bijdrage aan de



doorstroming op de A28 tussen De Punt en Groningen Zuid. Echter, de situatie nabij het Julianaplein wordt hiermee niet verbeterd.

Extra (spits)rijstroken kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van de congestie op het tracé. Bij de studies rondom de Zuidelijke Ring Groningen zijn dergelijke opties mee beschouwd, maar dit heeft er niet toe geleid dat het tracé tussen Assen en Groningen is opgenomen in de MIRT-projectenlijst. Met andere woorden het tracé staat niet bij het Rijk op de agenda en aanpassingen zijn op korte termijn (binnen 10 jaar) niet te verwachten.

Tot slot zou een snelheidsverlaging een geringe positieve bijdrage kunnen leveren aan de doorstroming op de A28. Dit is echter onvoldoende probleemoplossend en tegen het huidige beleid van het Rijk.

### 3.5.1 *Conclusie Betere benutting, aanpassen infrastructuur en nieuwe infrastructuur*

De regio zal zelf actief mee moeten betalen om verdere investeringen in de A28 op de agenda te krijgen. Een dergelijk scenario is zeer kostbaar en het duurt ook geruime tijd voordat dit gerealiseerd kan worden. Ook zijn er betere en goedkopere alternatieven voorhanden dan het realiseren extra (spits)rijstroken. Met uitzondering van het ombouwen van de aansluiting 37 ter hoogte van De Punt, vallen ingrepen in de hoofdinfrastructuur (A28) daarom af als kansrijke oplossingen.

## 3.6 Conclusies Oplossingsrichtingen

De afgelopen jaren is met een breed pallet aan maatregelen invulling gegeven aan de opgave om de stad Groningen vanuit Drenthe bereikbaar te houden:

- In het ruimtelijkeordeningsbeleid worden nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk gepland op goed bereikbare locaties.
- Met prijsbeleid wordt het gebruik van P+R-locaties gestimuleerd.
- Mobiliteitsmanagement heeft de afgelopen jaren het aantal spitsritten doen afnemen.
- Carpool- en P+R-voorzieningen hebben een hoge bezettingsgraad.
- Het ingezette HOV-beleid leidt tot reizigersgroei.
- Het (e-)fietsgebruik neemt toe.
- Met aanleg van de Zuidelijke Ringweg Groningen wordt een belangrijk knelpunt op het hoofdwegennet weggenomen.

Conform de Ladder van Verdaas ligt de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave niet in het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor de auto, maar in een combinatie van maatregelen om een structurele gedragsverandering te bewerkstelligen en alternatieven voor de auto te stimuleren. Dat betekent doorgaan met het reeds succesvolle regionale mobiliteitsbeleid (Beter Benutten) en investeren in de randvoorwaarden om dit beleid verder uit te bouwen:

- Mobiliteitsmanagement.
- Investeren in de goede fietsinfrastructuur.
- Het (H)OV door te ontwikkelen als volwaardig alternatief voor de auto door:
  - Slim verknopen van het onderliggende OV-netwerk en het HOV-netwerk.
  - Goede parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij belangrijke OV-knooppunten.
  - Frequentieverhoging.

## Deel III Uitwerking

### 4 Advies

#### 4.1 Inleiding

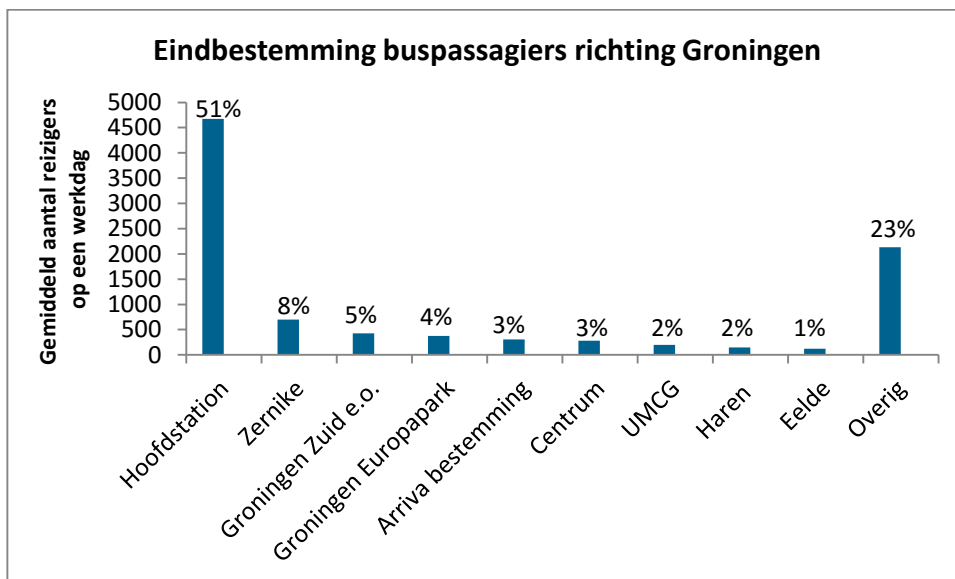
In deel I is geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit Drenthe een opgave blijft. De Drentse inwoners zijn voor werk en voorzieningen in toenemende mate afhankelijk van de stad. Door het relatief dunbevolkte achterland is en blijft de auto de belangrijkste vervoerswijze.

Automobilisten van en naar Groningen blijven geconfronteerd met een behoorlijk reistijdverlies. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg geeft daarvoor geen afdoende oplossing. De oorzaak van het reistijdverlies is enerzijds de beperkte capaciteit en doorstroming op het onderliggend wegennet in de stad en de beperkte capaciteit op de A28 tussen De Punt en Groningen Zuid en anderzijds de verwachte groei van het autoverkeer.

In deel II is aan de hand van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave ligt in een combinatie van maatregelen om een structurele gedragsverandering te bewerkstelligen en alternatieven voor de auto te stimuleren. Naast het continueren van het succesvolle mobiliteitsmanagementbeleid en het investeren in een goede fietsinfrastructuur, moet het HOV-netwerk doorontwikkeld worden als volwaardig alternatief voor de auto.

#### 4.2 Doorontwikkeling HOV-netwerk in combinatie met P+R-voorzieningen

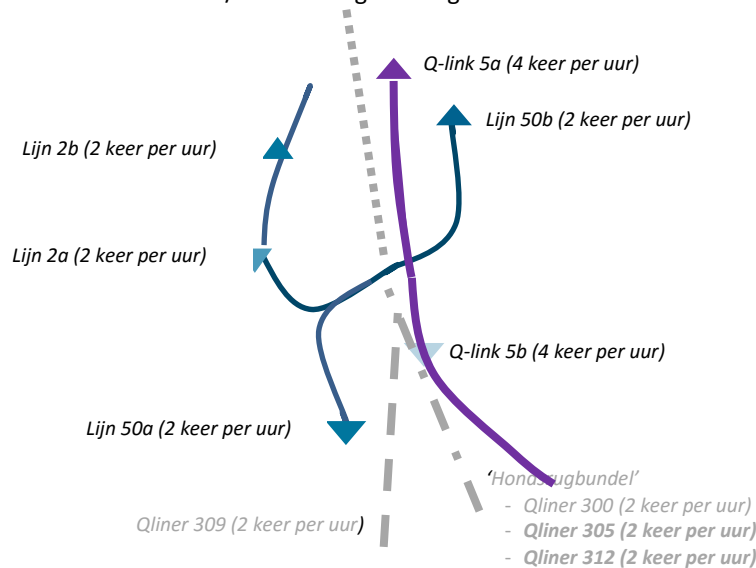
Het OV-bureau Groningen Drenthe werkt continu aan het optimaliseren van het busnetwerk. Met dank aan de OV-chipkaart is er tegenwoordig een accuraat beeld van het reisgedrag. Op een gemiddelde werkdag reizen er circa 9.250 mensen vanuit Drenthe met de bus richting Groningen. De onderstaande grafiek geeft inzicht in de eindbestemming van deze busreizigers:



Figuur 4.1 Eindbestemming buspassagiers richting Groningen

projectnummer 266264  
1 september 2015

Er rijden verschillende buslijnen vanuit Drenthe richting de stad Groningen (en terug). Zoals de streeklijnen 2, 50, 54, 58 en 650 die verschillende dorpen tussen Assen en Groningen (Ubbena, Vries, Zeijen, Yde, De Punt, Eelde, Paterswolde, Glimmen en Haren) bedienen, Q-link 5 rijdt vanuit Annen en Zuidlaren naar verschillende populaire bestemmingen in de stad Groningen (Hoofdstation, Zuiderdiep, UMCG, Europapark), Qliner 309 rijdt vanuit Assen naar Groningen en tot slot rijdt de zogenaamde Hondsrugbundel (300, 305 en 312) vanuit Emmen, Klazienaveen en Stadskanaal via de N34/A28 richting Groningen Hoofdstation. Dit is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2 Buslijnen naar Groningen en de frequentie waarmee bussen naar Groningen rijden

Het OV-bureau Groningen Drenthe ziet diverse optimalisatiemogelijkheden. Deze worden in de volgende subparagrafen uitgewerkt.

#### 4.2.1 Slim verknopen van het onderliggende OV-netwerk aan het HOV-netwerk

Het OV-bureau Groningen Drenthe ziet mogelijkheden om het OV-netwerk bij De Punt slim aan het HOV-netwerk te koppelen. Door de streeklijnen 2 en 50 te verknopen met Q-link 5 wordt vanuit de verschillende dorpen tussen Assen en Groningen – met een overstap – een snellere verbinding met een aantal belangrijke bestemmingen in de stad Groningen gecreëerd (Hoofdstation, Zuiderdiep, UMCG, Europapark). De verknoping past binnen de huidige dienstregelingen waardoor weinig verstoring voor de reizigers ontstaat

Bijkomend voordeel is een snellere OV-verbinding voor Groningen Airport Eelde. Met een overstap van Q-link 5 naar lijn 2 kan de reisduur vanaf Groningen Hoofdstation worden teruggebracht naar ongeveer een half uur (nu 40 minuten). Afhankelijk van het reisgedrag kan de verknoping op termijn gefaseerd worden uitgebreid.

Bijvoorbeeld door één van de lijnen uit de Hondsrugbundel rechtstreeks naar het Zernikecomplex te leiden (reistijdswinst circa 20 minuten). Naast exploitatiekosten is daarbij van belang de voor- en nadelen voor de reizigers goed af te wegen. Bijvoorbeeld het (dis)comfort van een extra stop voor het gros van de doorgaande busreizigers versus de reistijdswinst voor een deel van de busreizigers.

#### Randvoorwaarden voor deze verknoping

- I. Verplaatsen van het bestaande busstation bij De Punt naar een locatie direct aan de A28.

- II. Het realiseren van een zogenaamde ‘Haarlemmermeeraansluiting’ zodat HOV-bussen zo weinig mogelijk reistijdverlies oplopen bij het halteren. Te veel reistijdverlies leidt ertoe dat doorgaande reizigers afhaken (discomfort) en de exploitatiekosten van het OV toenemen.

#### 4.2.2 Goede voorzieningen voor auto en fiets

Wanneer een OV-knooppunt ook gemakkelijk en snel bereikbaar is per auto en (elektrische) fiets, ontstaat een multimodaal knooppunt (auto, (hoogwaardig) openbaar vervoer en fiets). Dat vergroot de reikwijdte van het OV-knooppunt. Mensen kunnen zowel met de auto als met de (e-)fiets naar het OV-knooppunt reizen waarna het laatste deel van de reis met het (hoogwaardig) openbaar vervoer wordt afgelegd.

#### 4.2.3 Frequentieverhoging

Het aantal reizigers op de HOV-lijnen is de afgelopen jaren jaarlijks met circa 15% gegroeid. Vanwege deze groei is de frequentie van de Qliners de afgelopen jaren regelmatig verhoogd. Desondanks is de capaciteit van de bussen op sommige momenten ontoereikend en moeten er extra (versterkings)ritten worden gereden. Als de jaarlijkse groei doorzet wordt wederom een frequentieverhoging doorgevoerd. Na een volgende frequentieverhoging rijden er vanaf knooppunt Gieten zoveel bussen dat de reiziger geen rekening meer hoeft te houden met vertrektijden (‘spoorboekje loos reizen’).

Ook de frequentie van het aantal treinen in de spits tussen Assen en Groningen wordt in 2017 verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur.

### 4.3 Conclusies

#### **Een OV-knooppunt met P+R- én fietsvoorzieningen is kansrijk**

Zoals in voorliggend rapport beschreven achten wij de aanleg van een OV-knooppunt, het liefst gecombineerd met P+R- en fietsvoorzieningen, een kansrijke oplossing in het totale pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van en naar de stad Groningen vanuit het zuiden op een acceptabel niveau te houden.

De hoge bezettingsgraad van de huidige P+R-locaties rond de stad Groningen toont aan dat veel automobilisten bereid zijn om over te stappen van de auto op het openbaar vervoer. Hierbij is het van belang dat deze maatregel niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een integraal pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen die reeds getroffen worden. Een voorbeeld hiervan is de werkgeversgerichte aanpak van het programma Beter Benutten.

Het streven is om binnen de Regio Groningen Assen 4 tot 5 procent van het autoverkeer af te vangen op P+R's<sup>2</sup>. Op P+R Haren kan circa 1,4% van het autoverkeer op de A28 richting Groningen worden afgevangen. Na de recente uitbreiding met 500 plaatsen is dat circa 3,3%. Tijdens, maar ook na aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen blijven files op de A28 staan (zie figuren 2.6 en 2.7), dit betekent dat de P+R-locatie bij Haren niet altijd goed bereikbaar is. Een extra P+R-voorziening aan de A28 zuidelijker dan Haren is daardoor een logische keuze. Ook, omdat deels andere stromen bediend worden.

#### **Locatie bij De Punt is logisch**

De wenselijk plaats hiervoor is bij De Punt, omdat hier grote verkeerstromen samenkomen én omdat hier nog (relatief) weinig congestie in de toekomst voorspeld wordt. Ook biedt deze

---

<sup>2</sup> Actualisatie P+R beleid Groningen – Assen, Goudappel Coffeng, december 2011

projectnummer 266264  
1 september 2015

locatie diverse meekoppelkansen door verknoping van OV-stromen en kunnen later gemakkelijker relaties met het vliegveld en/of recreatieve routes gelegd worden.

### **Verknoping OV en HOV**

De streeklijnen 2 en 50 zijn eenvoudig te koppelen aan het HOV-netwerk (Qlink 5) door het bestaande busstation De Punt te verplaatsen naar de oostelijke toe- en afrit van de A28 en de aansluiting op de A28 te optimaliseren. Door de gunstige ligging op korte afstand van Groningen, voor het congestiegevoelige traject en op een punt waar twee drukke hoofdwegen (A28 en N34) kunnen worden bediend, is het logisch het busstation als een transferium in te richten. De potentiële P+R-gebruikers kunnen met het hoogwaardig openbaar vervoer vervolgens snel en comfortabel naar de eindbestemming in Groningen reizen. Dit verkort de reistijd en leidt tot een vermindering van de hoeveelheid verkeersbewegingen en bijbehorende problematiek (congestie, luchtvervuiling, parkeren in de stad, et cetera).

### **Aantal P+R-plaatsen: 200 tot 500**

Het exact aantal benodigde parkeerplaatsen voor een P+R-voorziening is moeilijk te bepalen. Om de regionale ambitie van 4 tot 5% te halen, is er op de zuidelijke corridor richting Groningen nog behoefte aan 200 tot 500 extra P+R plaatsen. In optimistische studies over het gebruik van P+R-terreinen wordt er vanuit gegaan dat maximaal 20% van alle passanten gebruikers van de P+R-voorzieningen kunnen worden (Goudappel Coffeng, 2010). Dit percentage achten wij echter niet realistisch. Daarom wordt uitgegaan van circa 5% á 7,5% van alle passanten gebruikers van de P+R-voorzieningen kunnen worden. In de ochtendspits gaat dit om circa 350 – 500 nieuwe gebruikers. Dit zijn dus extra gebruikers ten opzichte van de bestaande 'carpoolers'.

De huidige carpoolplaats bij De Punt beschikt over 40 parkeerplaatsen. Wij adviseren dan ook om in een eerste fase de huidige carpoolplaats bij De Punt met een 160 parkeerplaatsen uit te breiden (totaal 200 parkeerplaatsen). De eerste fase beslaat dan qua omvang circa de helft van de oorspronkelijke P+R-locatie Haren en een derde van P+R-locatie Hoogkerk. Daarmee kan circa 0,7% van het doorgaande verkeer richting Groningen op de A28 en N34 worden afgevangen. Samen met de uitbreiding van P+R Haren zijn er dan op de zuidelijke corridor richting Groningen voldoende P+R-plaatsen om circa 4% van de automobilisten op de A28 over te laten stappen op het openbaar vervoer.

Gezien het succes van het regionale P+R- en mobiliteitsmanagementbeleid is de potentie voor een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt in onze optiek groter dan 200 plaatsen. Naar gelang de vraag (structureel goede bezetting) moet het aantal parkeerplaatsen eenvoudig uitgebreid kunnen worden. Het voorgenomen eindbeeld van 2.000 parkeerplaatsen is vooralsnog niet realistisch. Wij adviseren om in de planvorming rekening te houden met een gefaseerde uitbreiding tot 500 parkeerplaatsen en dit direct planologisch te regelen en ook te onderzoeken in de voorgenomen m.e.r.-studie.

### **Samengevat**

Samengevat, adviseren wij om de plannen voor Transferium De Punt als volgt uit te werken:

- Buslijn 2 en 50 koppelen aan Q-link 5 door het huidige busstation De Punt te verplaatsen naar de A28.
- Realiseren van goede fietsontsluiting en fietsvoorzieningen.
- Uitbreiden van de huidige carpoolplaats De Punt tot 200 parkeerplaatsen
- Rekening te houden met uitbreidingsmogelijkheden tot maximaal 500 parkeerplaatsen.

Het realiseren van een volledige Haarlemmermeeraansluiting heeft een positieve invloed op de reistijden van de bussen. Deze maatregel kan daarom ook goed in combinatie met de realisatie van het OV-knooppunt beschouwd worden.