

4. Openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een randvoorwaarde om de stad en regio leefbaar te houden, duurzaam in te richten en bovenal om de binnenstad en belangrijke werk- en bezoekerslocaties bereikbaar te houden. We zetten daarom in op het versterken en toekomstvast maken van het openbaar vervoer onder de vlag van het regionale project Kolibri. In 2014 gaat de eerste tram rijden tussen het Hoofdstation en Zernike, waarbij de trams op termijn de regio in rijden. Verder wordt hard gewerkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R, het realiseren van het station Europapark en het laatste stuk busbaan Peizerweg.

4.1 Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij zetten in op een uitstekend per openbaar vervoer bereikbare stad.

Op landelijk en internationaal niveau is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Hiermee wordt de (mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau teruggebracht en krijgt onze regionale economie de noodzakelijke impuls. De gemeente Groningen zet samen met onze partners in SNN in de komst van de Zuiderzeelijn. Momenteel is onduidelijk wat het rijk gaat besluiten ten aanzien van de Zuiderzeelijn.

Ten aanzien van het lokale openbaar vervoer geldt dat vanzelfsprekend de 'eigen' doelgroep van het openbaar vervoer zo goed moet worden bediend. Daar waar auto substantieel sneller is dan het openbaar vervoer, is het moeilijk om automobilisten een overstap te laten maken. Maar daar waar het openbaar vervoer een reële concurrent kan vormen voor de auto moet gebruikmaken van het openbaar vervoer gemeengoed zijn. Inzetten op hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen (zoals de Q-liner) om automobilisten al in de eigen woonplaats te verleiden met het openbaar vervoer te gaan hoort daarbij. Maar ook het opvangen van automobilisten bij zowel de herkomsttransferia, zoals Zuidhorn, als bij de transferia aan de rand van de stad bepalen het succes.

4.2 Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

Openbaar vervoer functioneert het beste als het systeem en de ruimtelijke ordening in samenhang worden ontwikkeld, zodat grote gebundelde vervoersstromen ontstaan. Dit betekent dat openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden meer bestaansrecht heeft dan in dunbevolkte. Omgekeerd geldt dat verdichting zoveel mogelijk rondom openbaar vervoervoorzieningen moet worden gesitueerd. Daarmee is in stad en regio een goede afstemming van de structuren voor de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoer essentieel. Hieraan wordt invulling gegeven met onze keuze voor een compacte stad, het behouden van veel economische activiteiten in de binnenstad, een stedelijke intensivering rond de T-structuur (A7/A28) en de aanwezigheid van een aantal regionale c.q. nationale publiekstrekkingen midden in de stad. Met onze ruimtelijk beleid willen we de voorwaarden creëren voor openbaar vervoer.

4.3 Toekomstvast openbaar vervoer

Inzet is een toekomstvast openbaar vervoersysteem. Dit om te voorkomen dat het aandeel openbaar vervoerverplaatsingen afneemt. Momenteel mogen we in en rondom de stad spreken van een succes. Want ondanks een steeds lagere bijdrage van het rijk, zit het openbaar vervoer in Groningen de laatste jaren in de lift. Er worden steeds meer reizigers vervoerd en de kostendekkingsgraad is relatief hoog (hier ruim 50% tegenover landelijk 42%). Dit succes is mede te danken aan de inzet van beter materieel en de Q-liner. Maar ook een heldere communicatie en een eenvoudiger tariefsysteem (eurokaartjes) hebben daaraan bijgedragen.

Op alle kansrijke relaties willen we het maximale uit het openbaar vervoer halen. Daarin staan we niet alleen. De hele regio denkt er zo over. Alle regiopartners zijn ervan overtuigd dat een regionaal openbaar vervoersysteem bijdraagt aan toekomstvast openbaar vervoer en een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Om deze schaa sprong te bereiken, werken we onder de naam Kolibri aan een samenhangend pakket maatregelen. Centraal in Kolibri staat het versterken van krachtige openbaar vervoerbundels tussen de stad en grote omliggende kernen. Dit moet resulteren in enkele hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) waar zowel de tram als de bus gebruik van maken.

4.4 De regio tram als onderdeel van Kolibri

Om de verbondenheid tussen regio en stad te versterken, is de regio tram het eindbeeld cq. de ruggengraat van het toekomstige openbaar vervoersysteem. De invoering van de tram is het meest ambitieuze verkeersproject

sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan dertig jaar geleden en net zo noodzakelijk. Voor de regio betekent het snelle, comfortabele en betrouwbare verbindingen van en naar de stad. Terwijl de tram binnen de stad vooral de voorzieningen en werklocaties bereikbaar houdt.

In februari 2007 heeft de raad een historisch besluit genomen dat, met in achtneming van een afbreukmoment op de financiële dekking, er een tram komt tussen Hoofdstation – Zernike en dat het eindbeeld een systeem met regiotrams is.

Het doel is om in 2014 de eerste tram te laten rijden op het traject tussen het Hoofdstation en Zernike. Ruimtelijk verbindt deze lijn belangrijke publiekstrekkers met elkaar zoals het Hoofdstation en omgeving, de binnenstad, het Ebbingekwartier, UMCG-noord, het Noorderstation, het winkelcentrum Paddepoel, de P+R-locatie Zernike en Zernike zelf. De huidige vervoerwaarde op de buslijn Hoofdstation-Zernike is zo groot, dat wij ervoor hebben gekozen om op deze lijn als eerste een tram te laten rijden.

De tram Hoofdstation - Zernike wordt zoveel mogelijk vrij baan gegeven, waarbij de tram prioriteit heeft op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tramtracé ingrepen op de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig. Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als socio-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast waarbij wij het maximale doen om de stad bereikbaar te houden.

Een tram door de binnenstad biedt kansen om het busverkeer aan de Grote Markt te onttrekken, waardoor in de binnenstad de leefbaarheid en een aangenaam winkelklimaat toeneemt. De alternatieve routes voor de buslijnen worden komende tijd uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de buslijnen goed aansluiten op de tram. Dit vergt een nieuwe uitdaging wat betreft de ruimtelijke inpassing, want het betekent enerzijds de realisatie van openbaar vervoerknooppunten rondom een aantal tramhaltes. Anderzijds is mogelijk nieuwe businfrastructuur nodig, bijvoorbeeld om de knooppunten vlot te kunnen bereiken.

Het concept van de regiotram wordt de komende periode nader uitgewerkt. Het project regiotram overstijgt de stad en wordt door het in oprichting zijnde Projectbureau uitgewerkt. Dit bureau richt zich op alle facetten van de tramverbinding Hoofdstation-Zernike en werkt de regiotram verder uit. Het projectbureau is een samenwerking van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio. Streven is om in 2008 het tracé vast te stellen van de eerste tramlijn: Hoofdstation-Zernike.

Nadat de tram Hoofdstation-Zernike rijdt, is het streven om in 2018 de tramverbinding Hoofdstation-Meerstad te openen. Meerstad ligt verder van het centrum van de stad dan de meeste andere wijken. Met goed, snel en comfortabel openbaar vervoer, willen we een hoge graad van autobezit in Meerstad en de autostroom vanuit Meerstad beperken. Wij onderzoeken of deze tramlijn óf eerder in de tijd gerealiseerd kan worden óf dat tijdelijk een hoogwaardige busverbinding aangeboden kan worden. Wij zien hiertoe kansen omdat het ook een goede ontsluiting betekent van de in ontwikkeling zijnde Eemskanaalzone en de geplande P+R Driebond.

De tramverbindingen tussen Hoofdstation-Martiniziekenhuis en Hoofdstation-Kardinge worden op de lange termijn (na 2020) gerealiseerd.

4.5 Overige speerpunten van Kolibri

Station Europapark

Onderdeel van Kolibri is ook de opening van enkele nieuwe stations in de regio. In Groningen is dit het station Europapark. Streven is om voor 2010 een volwaardig station te hebben gebouwd. In de tussentijd wordt ingezet op een tijdelijk station. Voor de lange termijn gaat de gedachte uit naar een station bij Hoogkerk en ter hoogte van Vinkhuizen.

Busbaan Peizerweg

De busbaan Peizerweg is nog niet af. Bij Hoogkerk komt een transferium en wordt binnenkort gebruik gemaakt van de voormalige tramtunnel zodat de verkeersdruk op de rotonde bij Hoogkerk wordt vermeden. In de stad is de inzet om in deze collegeperiode de busbaan parallel aan de Koeriersterweg te realiseren en de planvorming

voor het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct te hebben afgerond.

HOV-as Karding

Naar Karding is sprake van een snelle busverbinding via het Oosterhamriktracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Karding is gepland na 2020, de wens leeft om de bussen van de markt te halen bij de komst van de tram, worden mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op dit tracé verkend. Deze kwaliteitssprong kan door de realisatie van comfortabele haltevoorzieningen, de inzet van nieuw materieel en het verbeteren van de reisinformatie. Hierdoor krijgt deze verbinding de kwaliteiten van een HOV-as.

Doorstroming op HOV-assen

De afgelopen periode is door de toenemende congestie de rijtijd van de bussen en daarmee de dienstregeling toegenomen. Dit betekent dat voor hetzelfde exploitatiebudget minder openbaar vervoer wordt aangeboden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat het openbaar vervoer in dezelfde file staat als het autoverkeer zoeken we ook de komende periode naar mogelijkheden om de doorstroming van de bussen te garanderen. Realiteit is dat vooral in de stad de fysieke ruimte voor aparte businfrastructuur ontbreekt of heeft onoverkomelijke gevolgen voor andere groepen weggebruikers.

Wij gaan voor een maximale doorstroming op onze HOV-assen. In dat kader willen wij verkennen of het wenselijk is om op bepaalde bundels te ontmengen (het openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer). Een goed voorbeeld hiervan is de afwikkeling van het autoverkeer over de A7, terwijl het openbaar vervoer gebruik maakt van de parallel hieraan gelegen busbaan Peizerweg.

Milieuvriendelijk materieel

Het materieel voor bus, tram en trein bepaalt in grote mate de kwaliteit en het imago van het openbaar vervoer. Daarom wordt ingezet op goed, schoon en modern materieel dat comfortabel zit en het milieu minimaal belast. Met de recent verleende concessies voor bus- en regionaal treinvervoer is op dit gebied al een hele moderniseringslag gerealiseerd. In de nieuw te verlenen concessie voor het stads- en streekvervoer (2009) worden de eisen voor wat betreft de emissie van de bussen verder aangescherpt. De vervoerder wordt zo verplicht om schone en energiezuinige bussen in te zetten.

Dynamische reisinformatie

Een punt voor de komende jaren is om de reisinformatie eenvoudig toegankelijk te maken en up-to-date te laten zijn, want de standaard dienstregeling is voor velen een puzzel. Met nieuwe technieken (dynamische reisinformatiesystemen) kan de reiziger de informatie worden gegeven waar hij/zij op dat moment behoefte aan heeft. Wij willen in ieder geval op de belangrijke knooppunthaltes een dergelijk systeem te introduceren (waaronder het Hoofd- en het Noorderstation). Dit vraagt om aanpassingen bij de haltes en vooral technische aanpassingen in de voertuigen. Een andere mogelijkheid is het verstrekken van reisinformatie via de mobiele telefoon of draadloze technieken. Aansluiting wordt bij wireless Groningen gezocht. Samen met het OV-bureau gaan we ons verdiepen in de mogelijkheden hiervan. Daarnaast oriënteert het OV-bureau zich op de mogelijkheden om dit in toekomstige concessies op te nemen.

4.6 Goed toegankelijk openbaar vervoer

Specifieke doelgroepen (zoals ouderen, minder validen etc.) moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Met een dicht haltenetwerk in de stad, de inzet van lagevloerbussen en een flink aantal toegankelijk gemaakte haltes faciliteren we hen. Maar er blijven situaties dat het regulier openbaar vervoer toch niet toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit 'vangnet' er uit zou moeten zien (denk aan combinaties met leerlingen- en WMO-vervoer).

4.7 Marketing en productverbetering

Om openbaar vervoer goed te laten functioneren, is een goede marketing en communicatie met de klant belangrijk. In onze regio is het OV-bureau hiervoor verantwoordelijk. Met deze unieke opzet lopen we vooruit op de rest van Nederland. Het OV-bureau heeft als opdracht om continu te zoeken naar verbeteringen in ons openbaar vervoer systeem.

Projecten Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tram CS - Zernike + inpassing + verkeerscirculatie	□□□□	□□□□	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Tram CS - Meerstad + inpassing + verkeerscirculatie					□□□□
Regiotram	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□
OV-as Peizerweg 1 (busbaan parallel aan Koeriersterweg)	□□□□	□□■ ■	■ ■ ■ ■		
OV-as Peizerweg 2 (Paterswoldseweg - Emmaviaduct)	□□	□□□□	□□■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■
Station Europapark	□□□□	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■		
Toegankelijkheid haltes	□□	■ ■			
Dynamisch reisinformatiesysteem op belangrijkste haltes	□□	□□□□	■ ■ ■ ■		
Station Vinkhuizen					□□□□
Studies / verkenningen Openbaar Vervoer	2007	2008	2009	2010	2011 <
Tijdelijke HOV bus bediening Meerstad		■ ■ ■ ■			
Milieuvriendelijke bussen consessie 2009			■ ■ ■ ■		
Vangnet OV kwetsbare reizigers i.s.m. WMO		■ ■ ■ ■			
Kardinge/OHT upgraden tot HOV bus		□□□□			