

Onderwerp **Routekaart OV Groningen 2025-2040**

Dossiernummer	K42076
Documentnummer	2025-032259
Datum GS	25-03-2025
Behandelaar	Oedekerk, Menno
Telefoonnummer	06 - 5277 4743

Geachte Statenleden,

Aanleiding

In de mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg' (2021) en het Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt' (2022) geven respectievelijk de gemeente Groningen en provincie Groningen aan dat Publieke Mobiliteit een grote (re) rol moet spelen in de mobiliteit van mensen. Op momenten, routes en plekken waar het druk is, ligt de focus wat de provincie Groningen betreft op collectieve mobiliteit. Dus op bus, trein en deelmobiliteit. De gemeente Groningen zet in op een substantiële transitie naar ruimte-efficiënt, schoon en gezond vervoer. Publieke Mobiliteit speelt een cruciale rol bij verplaatsingen waarvoor lopen en fietsen geen alternatief zijn.

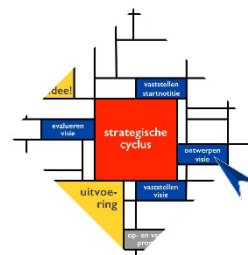
Zowel gemeente als provincie hebben in de hiervoor genoemde visies aangegeven behoefte te hebben aan concretisering van de beoogde ontwikkelrichting en een concrete uitvoeringsagenda voor het OV voor de komende 15 jaar met doorkijk voor de jaren daarna. Gemeente Groningen, provincie Groningen en OV-bureau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

De Routekaart OV 2025-2040 is in concept gereed. Deze is als bijlage toegevoegd.

Rol PS

In deze brief beschrijven we de hoofdlijnen van de Routekaart OV Groningen 2025-2040, welke wij gaan gebruiken als één van de bouwstenen voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vanaf 2028. Wij zijn graag bereid om de Routekaart OV aan u te presenteren. Bijvoorbeeld bij 'Praten met de Staten' op 7 mei 2025. Daarna stellen wij de Routekaart OV Groningen vast.

De Routekaart OV doorloopt een vergelijkbaar proces bij de gemeente Groningen.



Nadere toelichting

De hoofdlijn van de Routekaart OV luidt als volgt:

Groei OV is cruciaal voor leefkwaliteit en bereikbaarheid

Elke werkdag komen 180.000 mensen uit de regio naar de gemeente Groningen om met name onderwijs te volgen, te werken of van voorzieningen gebruik te maken. Dat is bijna evenveel als het aantal inwoners van de gemeente Groningen. Door de komst van naar verwachting 36.000 extra woningen en 28.000 banen in de periode 2020 - 2040 in de regio Groningen-Assen neemt het aantal dagelijkse reizigers van en naar Groningen verder toe. Volgens berekeningen van de gemeente zal het autoverkeer van en naar Groningen tot 2040 met 17% toenemen als er geen maatregelen worden getroffen. In de stad is geen ruimte voor deze groei van autogebruik. Om de stad en de regio leefbaar en bereikbaar te houden moet deze groei door duurzamere en ruimte-efficiëntere manieren van reizen worden opgevangen. Dat zijn lopen, fietsen en OV. Wanneer alleen al een substantieel deel van de verplaatsingen naar de stad van de extra woningen en arbeidsplaatsen met OV gaat verdubbelt het aantal OV-verplaatsingen van en naar Groningen! Bovendien beogen we een groter aandeel voor het OV binnen de bestaande verplaatsingen binnen, van en naar de stad. Voor de langere termijn zien we daarmee OV maal twee als een reële ambitie.

Kwaliteit en capaciteit van het huidige OV-systeem staat nu al onder druk

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

Ondanks deze goede basis is er onbenut potentieel en staat de kwaliteit en capaciteit van het netwerk op onderdelen onder druk. Zeker in de toekomst. Naast de aanleg van de Lelylijn en Nedersaksenlijn zijn op het spoor met name een grotere betrouwbaarheid en betere aansluitingen gewenst en zien we potentieel voor extra (snel-) treinen. In de stad Groningen en op toeleidende wegen wordt het te druk en neemt de doorstroming en betrouwbaarheid af. Hierdoor lopen de bussen vertraging op. Ook raken de bussen steeds voller in stad en regio. Dit leidt tot capaciteitsknelpunten, onbetrouwbaarheid en dit leidt – zonder ingrijpen – tot een neerwaartse spiraal: hogere kosten, minder gebruikers, vervolgens minder aanbod, nog minder gebruikers en zo verder door. Het OV is dan niet meer in staat om bij te dragen aan de leefkwaliteit en bereikbaarheid. Niets doen is dan ook geen optie: we moeten (blijven) bouwen aan een toekomstbestendig OV-systeem.

De belangrijkste opgaven

De vier belangrijkste opgaven voor het OV zijn:

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

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

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

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

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

Kansen voor nieuwe ontwikkelgebieden

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

Ná 2040: schaalsprong nodig

Met het consequent blijven maken van de juiste keuzes kunnen we de ontwikkeling van stad en regio met het OV tot circa 2040 op een goede manier faciliteren. Neemt op langere termijn het aantal inwoners en

arbeidsplaatsen verder toe, dan is een forse extra uitbreiding van het OV-systeem, 'OV maal 2', nodig. Daarom gaan we onderzoeken welke 'schaalsprong' in het OV-systeem nodig is om een verdere groei goed te kunnen opvangen. Dit doen we op korte termijn, omdat zo'n schaalsprong vraagt om grootschalige maatregelen met een lange voorbereidings- en realisatietermijn. Uitgangspunt bij dit onderzoek wordt een integrale benadering van de ruimtelijke ontwikkeling en ontwikkeling van het OV-systeem.

Uitvoeringsagenda

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

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

- Middelen vanuit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen, o.a. voor de realisatie van wijk- en buurthubs, een verkeersfilter op de Eikenlaan en de Stationsweg. Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare stad is structureel € 300.000 euro per jaar gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen uit de Routekaart OV;
- Middelen vanuit het MIRT-project Bereikbaarheid Westflank Groningen, o.a. voor betere doorstroming van het OV op de N355 en een betere bereikbaarheid van de Reitdiepzone;
- Middelen vanuit gemeente, provincie en Rijk voor de Insnijding Emmaviaduct;
- Middelen vanuit gemeente en provincie voor de aanleg van de fietstunnel Brailleweg;
- Een budget bij de provincie Groningen voor de verbetering van hubs;
- Een rijks- en regionale bijdrage voor de aanleg van station Groningen Suikerzijde;
- Middelen voor de aanleg van het spoortraject Veendam – Stadskanaal;
- Een rijksbijdrage voor de vergroting van de robuustheid van het spoortraject Zwolle – Meppel;
- Een rijksbijdrage voor de aanleg van de Lelylijn.

Deze middelen zijn onvoldoende om alle noodzakelijk geachte maatregelen te kunnen uitvoeren. Daarom is ook de opgave om te zoeken naar extra financiering, zowel voor exploitatie als voor aanleg en verbetering van infrastructuur.

Nog bewuster opgaan met exploitatiemiddelen

Het Basisnetwerk OV Groningen-Drenthe vormt de ruggengraat van het publieke mobiliteitssysteem. Het vastgestelde Basisnetwerk OV houden we in ieder geval in stand tot de start van de nieuwe busconcessie per

december 2029. Daarmee geven we zekerheid aan (potentiele) reizigers en aan de investeerders voor langere termijn. Van belang daarbij is ook dat de minimaal benodigde doorstroming en betrouwbaarheid van de wegen op orde is. Hierover stemmen we af met betrokken wegbeheerders. Van belang is om dit te blijven doen en te kijken hoe dit nog slimmer kan.

Goed openbaar vervoer stad Groningen en rest provincie versterken elkaar
Met het opstellen van de Routekaart OV 2025-2040 is bewust enkel gekeken naar relaties van, naar en binnen de gemeente Groningen. Een goed functionerend OV-systeem binnen de gemeente Groningen is randvoorwaardelijk voor een groot deel van het openbaar vervoer in de rest van de provincie Groningen. Vanzelfsprekend is dat andersom ook zo. Na afronding van deze Routekaart OV concretiseren we ook de ambities m.b.t. het OV voor de rest van de provincie.

Afsluitend

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Groningen, 25 maart 2025

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

René Paas, voorzitter

Gea Boerma, plaatsvervangend secretaris

Bijlagen

Nr.	Titel	Documentnummer
1	02 Concept Routekaart OV 2040 versie 19 maart 2025	2025-043367
2	03 Movares Rapportage Vervoersanalyse Routekaart OV 2040 fase 1	2025-032592
3	04 Movares Rapportage Vervoersanalyse Routekaart OV 2040 fase 2 en 3	2025-032593

