

Hoe houden we 'iedereen' aangehaakt bij versterken OV?

Eric van Huissteden - gemeente Groningen - eric.van.huissteden@groningen.nl
Menno Oedekerk - gemeente Groningen - menno.oedekerk@groningen.nl
Jorn van der Scheer - OV bureau Groningen-Drenthe - j.vanderscheer@ovbureau.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

De gemeente Groningen werkt aan een OV visie 2040. Een belangrijke contour uit deze visie in wording is om gestrekte lijnvoering en het inrichten van OV hubs te omarmen. Het meer bundelen en strekken van lijnen en het verhogen van frequenties hebben zowel in de regio als in de stad Groningen bewezen tot meer reizigers te leiden. In de praktijk leidt het strekken van lijnen veelal tot protesten van inwoners en (huidige) reizigers. In een kampvuursessie wordt gerelateerd aan het thema 'Onder het vergrootglas van de Boze burger' besproken:

- het spanningsveld tussen de vervoersplanologische werkelijkheid rond strekken van lijnen en het gevoel van de 'burgers' daarbij.
- het spanningsveld tussen effectiever maken van het OV (schaalvergroting) en de toegankelijkheid van het OV voor alle 'burgers'.

Aan de hand van een pitch en stellingen wordt de sessie vormgegeven. Nieuwe inzichten en invalshoeken vanuit de kampvuursessie kunnen Groningen helpen om de OV visie 2040 verder uit te werken.

1. Context

1.1 Uitstekend OV is randvoorwaarde voor een bereikbare en leefbare stad

De gemeente Groningen is een sterke magneet voor mensen en bedrijvigheid in Noord-Nederland. Ruim een half miljoen mensen zijn aangewezen op de voorzieningen van de stad Groningen. Groningen is dan ook één van de sterke groeiers in Nederland. Naar verwachting groeit het aantal inwoners binnen de gemeente naar 280.000 inwoners in 2035. Die toename zit nagenoeg geheel in het verstedelijkte deel van gemeente; de stad. De stad groeit van 190.000 naar 250.000 inwoners. De toenemende druk op de stad roept de vraag op hoe de gemeente een aantrekkelijk leefklimaat kan combineren met een optimale bereikbaarheid en hoe zij verdere stappen zet richting duurzame, emissievrije mobiliteit. Zeker is dat het OV hierin een cruciale rol speelt.

1.2 Doorlopend verbeteren OV

De afgelopen jaren hebben gemeente en regio al hard gewerkt aan de verbetering van het OV. Zo is het Q-link-netwerk (snelle, directe, hoogfrequente busverbindingen tussen regiokernen en de stad) uitgerold, zijn extra vrije HOV-assen binnen de stad gerealiseerd, zijn er P+R-terreinen met hoogwaardige OV verbindingen aan de stadsrand gerealiseerd en is er nieuw treinstation (Europapark) gekomen. Dankzij deze maatregelen is in Groningen en de omliggende regio de laatste jaren het OV-gebruik sterk gegroeid, op sommige corridors zelfs wel 30%.

Daarnaast staan er nog nieuwe maatregelen op stapel: het Hoofdstation Groningen wordt grootschalig gemoderniseerd (inclusief een nieuw en verplaatst busstation), de regionale treinen worden over het Hoofdstation heen doorgetrokken en de oplevering van de OV hub Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is aanstaande.

1.3 Groningen werkt aan een OV visie 2040

Ondanks alle gerealiseerde en aankomende verbeteringen is de verwachting dat het huidige OV-systeem tegen zijn grenzen aan gaat lopen. Er komen immers meer inwoners, bezoekers en werkers naar Groningen. Voor binnenstedelijke verplaatsingen is het devies om nog meer mensen te laten fietsen dan de nu al 60% in de modal split. Voor de verbindingen tussen de stad en de omliggende dorpen moet het OV aandeel in de modal split nog verder omhoog. Er ligt dus een dubbele groei-opgave: meer mensen én een hoger OV-gebruik per persoon terwijl de betaalbaarheid onder druk komt te staan. Daarnaast wil de gemeente Groningen het OV gebruiken om kwetsbare groepen zo goed mogelijk bij de samenleving te betrekken.

De gemeente kijkt, gericht op langjarige planvorming en lobby, dus al weer vooruit en heeft haar horizon gericht op 2040. Hiervoor is in samenwerking met Goudappel Coffeng een OV visie in de maak die bepalend wordt bij aankomende keuzes over de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. Uit de eerste contouren voor deze visie komt naar voren dat de aanwezige spoorstructuur moet transformeren naar een systeem waarbij, naast het Hoofdstation, de andere twee stations worden versterkt en dat er 2 á 3 nieuwe stations nodig zijn. Zo wordt een overbelasting van de OV knoop Hoofdstation (en

daarmee de infrastructuur en de leefbaarheid in en nabij het centrum) voorkomen. Daaraan gekoppeld is een intensivering van treindiensten naar deze (nieuwe) stations en een slimme en efficiënte koppeling met andere modaliteiten nodig. Voor de bus is het devies de (lopende) ontwikkeling naar snelle, directe en hoogfrequente lijnvoering door te zetten.

1.4 Strekken lijnen en verzwaren functie haltes

Om het OV een grotere rol te laten vervullen gaan bussen minder dan voorheen 'meanderend' door de wijken en dorpen. Het aantal haltes in wijken en buurten verminderd maar daar staat tegenover dat er meer OV knopen (hubs) komen en de OV-verplaatsing in kwaliteit toeneemt. Transport Oriented Development rond stations en hubs en vervlechting van de OV functie met andere voorzieningen bij een hub is dan cruciaal. Tevens wordt ingezet op het ontwikkelen van uitstekende fietsvoorzieningen en (deel)vervoersconcepten voor de last en first mile.

Het meer bundelen en strekken van lijnen en het verhogen van frequenties hebben zowel in de regio als in de stad bewezen tot meer reizigers te leiden dan wanneer buslijnen laag frequent diep in de wijken en dorpen rijden. Voor de grootste groep reizigers lijkt bij de vervoerwijzekeuze een hoogwaardig aanbod bij een halte zwaarder te wegen dan een korte afstand van en naar de halte. Om de kansen te benutten die (H)OV biedt voor de gemeentelijk doelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, ligt het voor de hand de filosofie van meer gestrekte lijnvoering door te zetten. Bovendien levert dit een kosteneffectiever en daarmee toekomstvaster OV op.

2. Discrepantie vervoerskundige 'wetten' en 'beleving' burger

2.1 Vervoerskundige ervaring rond strekken lijnen versus beleving bewoners/ reizigers

In praktijk leidt het strekken van lijnen veelal tot (heftige) protesten van inwoners. Ook al stappen er aantoonbaar weinig reizigers bij de huidige lijnvoering in, zij gaan niet zomaar mee in onze filosofie en hechten aan behoud van bestaande haltes. Wanneer de politiek op dit soort signalen acteert, valt een fundament onder de OV visie weg.

2.2 Zo efficiënt mogelijk (H)OV versus toegankelijkheid kwetsbare groepen

De filosofie van gestrekte lijnvoering richt zich op de overgrote meerderheid van de reizigers, de zelfredzame reizigers die goed in staat zijn de first en last mile te overbruggen. De gemeente geeft daarmee vorm aan haar bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen. Echter de gemeente Groningen wil ook een inclusieve gemeente zijn waar iedereen meedoet en niemand belemmeringen kent bij het deelnemen aan het sociaal-maatschappelijke leven. De filosofie van meer gestrekte lijnvoering kan dus alleen succesvol zijn wanneer er goede oplossingen zijn voor minder mobiele en kwetsbare reizigersgroepen voor wie de first en last mile wel problematisch is. De bestaande vraagafhankelijke collectieve vervoerssystemen moeten daarom hun horizon meer verbreden. Het bereiken van een schaa sprong in het (H)OV voor de massa is daarmee

direct afhankelijk geworden van het vertrouwen in goed (vraagafhankelijk) vervoer voor een relatief kleine groep van kwetsbare reizigers.

3. Het gesprek

In de kampvuursessie zouden wij graag gerelateerd aan het thema 'Onder het vergrootglas van de Boze burger' bespreken:

- het spanningsveld tussen de vervoersplanologische werkelijkheid rond strekken van lijnen en het gevoel van de 'burgers' daarbij.
- het spanningsveld tussen effectiever maken van het OV (schaalvergroting) en de toegankelijkheid van het OV voor alle 'burgers'.

Aan de hand van een prikkelde pitch en stellingen geven wij de sessie vormgeven. Wij zijn op zoek naar inzichten en invalshoeken die we nog over het hoofd zien en ons helpen om de OV visie Groningen 2040 verder uit te werken.