

A photograph of four children playing on a large pile of sand and gravel at a construction site. In the background, a building is under construction with scaffolding and a sign that reads 'Protego real!'. A blue circle in the upper right corner contains the text 'De eerste paal is een haltepaal'.

De eerste
paal is een
haltepaal

OV-bureau

Het OV-bureau Groningen Drenthe is opgericht in 2004 door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen om samen invulling te geven aan het opdrachtgeverschap voor het openbaar (bus)vervoer. De gedachte achter de samenwerking is krachten bundelen om vervoerkundige, maatschappelijke en om financiële meerwaarde te creëren voor het OV in het gebied. Openbaar (bus)vervoer is daarbij een belangrijk onderdeel van het bredere verkeers- en vervoersbeleid in de regio.

Het busnetwerk in Groningen en Drenthe bestaat uit hoogwaardig vervoer (Qliner en Q-link), een basisnet van stads- en streeklijnen en een aanvullend net met scholierenlijnen en de hubtaxi.

Colofon

Overcingellaan 15E
9401 LA Assen
www.ovbureau.nl

Kaarten: Erwin van der Veld
Vormgeving: Blauwe Zone

Eerste druk november 2023

De eerste
paal is een
haltepaal



Gieten



WIFI



Inhoudsopgave

1 INLEIDING

PAGINA 8



2 OV OP 1

PAGINA 14



3 DE REIS BEGINT BIJ DE VOORDEUR

PAGINA 24



4 ONZE VISIE

PAGINA 29



5 STAP BIJ ONS IN

PAGINA 50



Voorwoord

Beste wethouder in Drenthe en Groningen,

Voor u ligt ons bidbook - we konden geen mooie Groningse of Drentse vertaling bedenken - met als titel 'De eerste paal is een haltepaal'. Er gaat een flink aantal woningen gebouwd worden de komende jaren, voor een deel weten we al waar.



Voor ons is dan meteen de vraag: wie gaan daar wonen en hoe reizen deze nieuwe inwoners? Hoe gaan zij straks naar hun werk, school, op vakantie, dagje uit, naar familie, de dokter, etc.

We laten voor vijf grote woningbouwgebieden in de Regio Groningen Assen zien hoe de nieuwe inwoners gebruik kunnen maken van het OV. Door ervoor te zorgen dat de bushalte er al is voordat mensen daadwerkelijk verhuizen, zal een deel voor het OV kiezen en niet voor een tweede auto of e-bike. Dit weten we al uit ervaringen uit het verleden in Leek (Oostindie) en Assen (Kloosterveen). En dat is niet alleen belangrijk voor het in stand houden van het OV-netwerk, maar natuurlijk ook voor het milieu en de omgang met de schaarse openbare ruimte.

Voor de vijf woningbouwgebieden binnen de Regio Groningen Assen tekenen we aan de voorkant de bushaltes en het OV-netwerk in: uiteraard zijn we graag bereid dit ook op andere plaatsen te doen.

Oja, en alvast veel plezier met het verwelkomen van de nieuwe inwoners in uw gemeente.

Hartelijke groet,

Rosalinde Hoorweg

Directeur OV-bureau Groningen-Drenthe

Wonen en reizen



1 Inleiding

Nederland bouwt en ook het noorden draagt z'n steentje hieraan bij. De komende vijftien jaar tienduizenden extra huizen in onze provincies betekent meer mensen die op een fijne plek willen wonen maar ook meer verplaatsingen. Dit kost ruimte; ruimte die we goed dienen in te richten om onze groeiende steden en dorpen leefbaar te houden. In de ruimtelijke puzzel van de woningbouwopgave speelt het openbaar vervoer, naast fietsen en lopen, een prominente rol.

In dit bidbook laten wij – het OV-bureau Groningen Drenthe – zien wat de komende jaren ónze rol is voor deze nieuwe woningbouwgebieden. Het hoogwaardig busnetwerk en onze ervaring in het OV bieden een solide basis. We hebben voor elk en ain een mooi aanbod in het verschiet wat aansluit bij wensen van inwoners, gemeenten, bedrijven, ontwikkelaars en - niet onbelangrijk - bij maatschappelijke doelstellingen op het gebied van klimaat, stikstof, leefbaarheid en bereikbaarheid.



1.1 Bereikbaarheid voor bijna 100.000 inwoners

Nederland staat voor een forse woningbouwopgave. Ook in de provincies Groningen en Drenthe moeten er vóór 2040 ruim 42.000 woningen gebouwd worden, zoals in woondeals tussen het Rijk, de provincies en gemeentes afgesproken is.

De groei concentreert zich voornamelijk in stedelijke gebieden. Dat is een slimme keuze! Hier is namelijk al een basisaanbod van voorzieningen in de vorm van winkels, OV en wegenstructuur.

Maar die verdere verstedelijking zorgt wel voor nóg meer druk op de ruimte en daarmee ook op leefbaarheid. Om woongebieden leefbaar te houden is de bereikbaarheid van deze gebieden van groot belang. De mobiliteitsopgave die hieruit volgt is dan ook sterk verweven met die van de woningbouw: waar we wonen beïnvloedt hoe we onszelf vervoeren. En dat geldt ook andersom.

De auto blijft voor veel inwoners erg handig. De bestemming is immers niet altijd goed te bereiken met de (e-)fiets en de bus brengt u niet altijd waar u moet zijn. Maar met Qbuzz, Arriva, NS (met OV-fiets) en andere deelconcepten komt u op veel plekken ook wél. Soms zelfs sneller en duurzamer dan met de auto. Daarnaast is autobezit niet voor iedereen vanzelfsprekend. Buiten degene die geen rijbewijs heeft, is de auto ook erg duur. Met enkele slimme investeringen in infrastructuur, exploitatie en MaaS maken we het palet van reismogelijkheden nog groter.

Het blijven faciliteren van al dat autoverkeer kost de samenleving ontzettend veel ruimte. Niet alleen die stilstaande auto in de woonstraat zelf, maar al rijdend komt uiteindelijk alles ook samen op de

N- en A-wegen. Veel van deze wegen lopen al tegen hun maximale capaciteit aan. Het kan en moet anders. Door flink te investeren in lopen, fietsen en het OV werken we toe naar een meer bestendig mobiliteitsnetwerk.

DE VOORDELEN ZIJN:



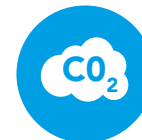
Het is goedkoper dan infrastructuur voor de auto.



Het is eerlijker: (vrijwel) iedereen kan er gebruik van maken.



Bewegen betekent gezondere mobiliteit.



Het geeft minder geluidsoverlast en uitstoot.



Minder m² asfalt betekent meer ruimte om te bouwen en te leven.

1.2 Ambities genoeg!

Het belang van toewerken naar een duurzamer mobiliteitsnetwerk wordt door iedereen erkend.

Het Rijk kent het OV-toekomstbeeld 2040 en werkt aan een Nationale Mobiliteitsvisie 2050. Maar ook de verstedelijkingsstrategie van de Regio Groningen Assen (RGA) zet nadrukkelijk in op verdichting langs de dragende Hoogwaardig OV (HOV-)verbindingen, zowel per bus als per trein. De provincies Groningen en Drenthe zetten in een mobiliteitsprogramma (resp. Wat Groningers Beweegt en Mobiliteit op Maat) in op mobiliteit voor iedereen. En de gemeente Groningen heeft een ambitieuze mobiliteitsvisie (Groningen Goed Op Weg).



Verder zijn er visies expliciet gericht op OV, zoals het Deltaplan Noord-Nederland en de Ontwikkelagenda Noord-Nederland, waarin kerninvesteringen worden voorgesteld om het noorden beter te verbinden met het stedelijk netwerk van Nederland. De Lelylijn is hierbij drager met de Wunderline en de Nedersaksenlijn en verbetering van het bestaande spoor.

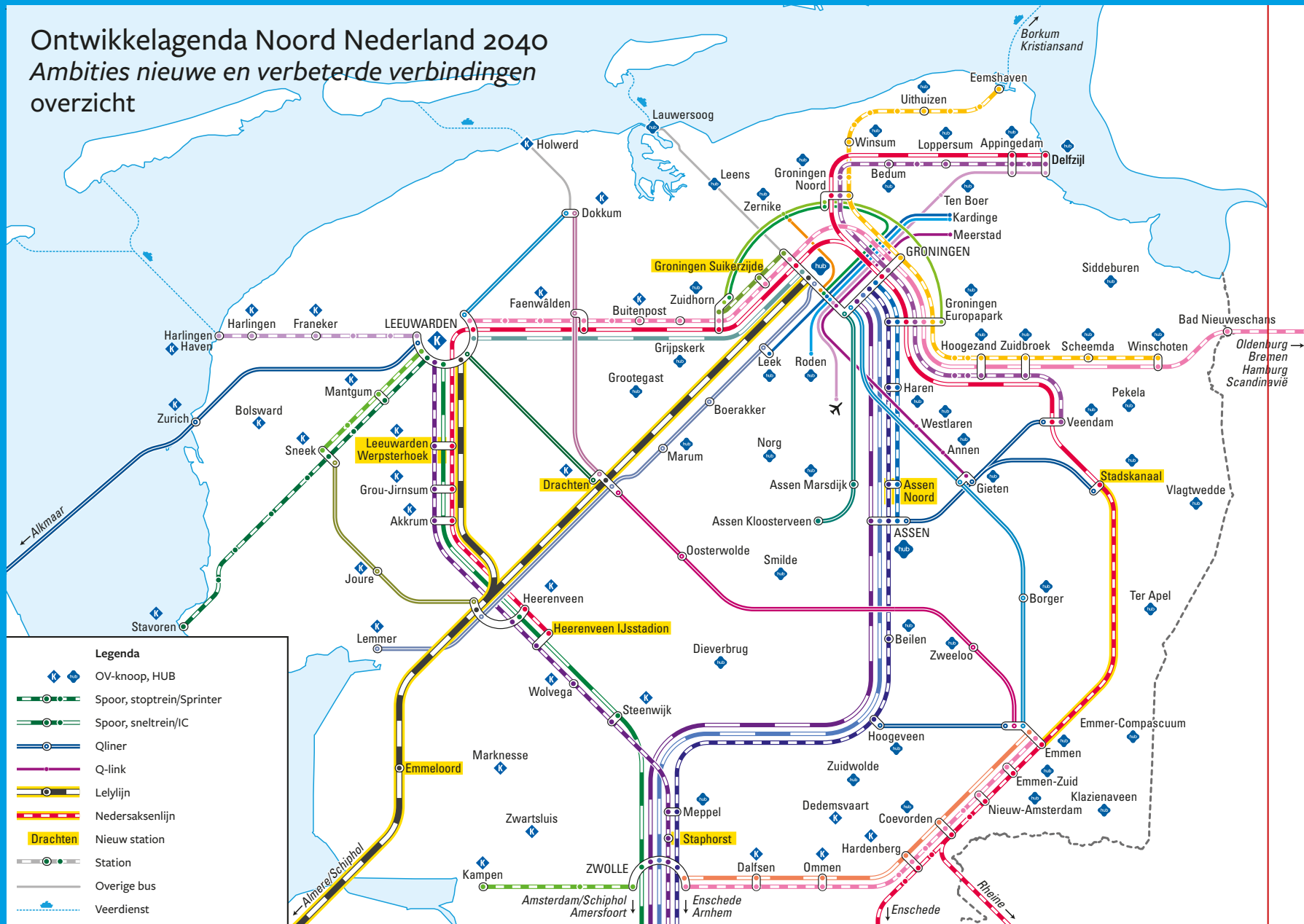
Alle beleidsdocumenten hebben grotendeels dezelfde boodschap: In het stedelijk gebied dient de auto een minder dominante plek in het straatbeeld krijgen. In de regio ligt de focus op goede ontsluiting door onder andere de inzet van hoogwaardige busverbindingen als Qliner en Q-link. Daarnaast is het gunstig als het mobiliteitssysteem bijdraagt aan brede welvaart: Iedereen dient mee te kunnen doen!

Landelijk zijn een aantal woongebieden in ontwikkeling waarbij de slag naar een ander mobiliteitssysteem gemaakt wordt, bijvoorbeeld in Utrecht met de wijk Merwedekanaalzone of De Binckhorst in Den Haag. Dit zijn wijken waar ruimte efficiënter wordt benut door écht voorrang te geven aan voetgangers, fietsers en OV. Wij zien kansen om vergelijkbare ontwikkelingen in Groningen en Drenthe te maken. Sterker nog, we zijn daar al een aantal jaren mee onderweg.

Er is een breed gedragen ambitie in onze regio. En de vertaalslag van die ambitie? Daar werken wij als OV-bureau graag aan mee!

Ontwikkelagenda Noord Nederland 2040

Ambities nieuwe en verbeterde verbindingen overzicht



Maker: Sebas van den Brink

1.3 Doelstelling

Mobiliteit is een middel, geen doel. We reizen omdat we ergens naar toe willen. Naar kantoor, naar het stadscentrum, school, familie of vrienden. Wij vinden dat iedereen dat ook hoort te kunnen doen: ook als u geen auto heeft of fietsen geen optie is.

Voor de nieuwe woningbouwgebieden in onze provincies geldt daarom: de eerste paal is een haltepaal! Door met z'n allen de schouders er onder te zetten en het gelijk góed te doen, blijven we ervoor zorgen dat de bus samen met de trein en hubs vanzelfsprekend is en blijft, ook voor de nieuwe inwoners van onze regio. Tot in 2050 en verder!

De woningbouwopgave biedt kansen om op een andere manier met mobiliteit om te gaan. Onze boodschap is:

- Betrek ons vroegtijdig bij gebiedsontwikkelingen zodat we onze ruime kennis kunnen delen bij het inrichten van het mobiliteitssysteem in nieuwe woningbouwgebieden.
- Investeer in goede haltes en doorstroming van de bussen. Zorg dat de voetganger en fietser goed en veilig naar de halte kan komen.
- Minder auto's betekent echt meer ruimte voor slimmer wonen, fietsen, wandelen, verblijven en groen.
- Informeer (nieuwe) inwoners actief over de mogelijkheden om met het OV te reizen.

We nodigen u graag uit om onze visie op wonen en reizen in de provincies Groningen en Drenthe te lezen.





2 OV op 1

Uit de praktijk in onze regio blijkt dat als we de bus vanaf het begin een prominente plek in de omgeving geven, dat dit fantastische resultaten oplevert:

- Mensen raken vanaf het moment van verhuizen gewend aan het hebben van een goede OV-verbinding. Het is een vanzelfsprekende optie om u te verplaatsen van A naar B.
- Er ontstaat synergie tussen de wijkinrichting en infrastructuur voor de bus, zodat de kiem wordt gelegd voor een aanbod waar reizigers nog decennia profijt van hebben.

In dit hoofdstuk beginnen we met twee aansprekende voorbeelden. Maar gaan we ook in op de noodzakelijke voorwaarden om tot dit soort succesverhalen te komen. We zetten uiteen wat voor meerwaarde het OV heeft op allerlei vlakken; van de waarde van woningen tot een schonere wereld.

2.1 Bus Rapid Transit werkt

Bus Rapid Transit is een bussysteem met hoge snelheden en aantrekkelijke frequenties gecombineerd met betrouwbare rijtijden en een hoge capaciteit. In Groningen en Drenthe vallen de Q-link en de Qliners onder dit systeem. BRT kan de concurrentie met de auto goed aan. Elders in Nederland zijn ook goede voorbeelden te vinden, zoals het BravoDirect netwerk in Eindhoven, het busnetwerk in Almere en het R-net op de Zuidtangent tussen Haarlem en Amsterdam.



Q-link niet weg te denken uit Leek Oostindie

Q-link lijn 3 van Leek naar Groningen is één van de hoofdverbindingen in het OV-netwerk van Groningen en Drenthe. De bus rijdt ieder kwartier -en in de spits iedere 10 minuten- vanuit Leek Oostindie via een rechtstreekse route via Leek Centrum, P+R Hoogkerk, Hoofdstation, UMCG, en P+R Kardinge naar Lewenborg. Tot in de late avond wordt minimaal ieder halfuur gereden.

Leek Oostindie is een nieuwe woonwijk aan de zuidkant van Leek. Bij de eerste paal in 2012 ging de bus rijden vanaf Leek Oostindie. In de wijk stonden toen 500 woningen, nu staan er ruim 1.100. Momenteel wonen daar 2.200 mensen en stappen er dagelijks bijna 200 de bus in.

Tijdens de ontwikkeling van de wijk zijn verschillende maatregelen genomen om de route van de Q-link lijn 3 in en rond Leek comfortabeler, sneller en verkeersveiliger te maken, waaronder:

- Een aparte busafrit aan de A7.
- Extra fietsenstallingen bij haltes.
- Ruime haltes.
- P+R locaties in Leek.
- Promotieacties voor inwoners.

De verbetermaatregelen in dit investeringsprogramma (samen met Roden is circa 17 mln. geïnvesteerd) hebben allen aan het succes bijgedragen. De reistijd van de Q-link lijn 3 tot het Hoofdstation van Groningen bedraagt minder dan 30 minuten en als er een file staat op de A7 maakt de bus gebruik van de vluchtstrook. En dat werpt zijn vruchten af: van alle Leeksters die van en naar Groningen reizen neemt circa 25% de bus!



"Ik heb geen rijbewijs, dus ik reis veel met het OV. Vandaag ben ik met de Q-link bij mijn dochter in Groningen op bezoek geweest. Als ik lang moet reizen neem ik mijn breiwerk mee. Ik vind de bus een zeer relaxte manier van reizen!"

Qliner en Kloosterveen horen bij elkaar

In de periode tussen 2005 en 2012 is Kloosterveen meer dan verdubbeld tot circa 4.000 woningen met 11.000 inwoners. Al sinds 2006 is de busdienst volop aanwezig in de westelijke stadswijk van Assen. Kloosterveen is verbonden met Groningen met de Qliner: rechtstreekse en meer dan comfortabele bussen.

Binnen 40 minuten staat u vanuit Kloosterveen op het hoofdstation van Groningen. De Qliner lijn 309 rijdt hoogfrequent en heeft zich hier als belangrijk vervoersmiddel dan ook ruimschoots bewezen: tegenwoordig maken dagelijks bijna 600 reizigers (1.200 reizen) vanuit Kloosterveen gebruik van deze bus naar Groningen.

De busverbindingen van Qbuzz en Arriva door de wijk naar het station Assen maken dat ook Beilen, Zwolle en de rest van Nederland goed bereikbaar zijn.

Kloosterveen breidt de komende jaren uit naar een totaal van 6.250 woningen met 17.500 inwoners: een groei van ruim 35%. Ons aanbod groeit uiteraard mee. Zie daarvoor hoofdstuk 4.4.

Voor heel Assen geldt dat het OV-gebruik voor verplaatsingen naar Groningen erg hoog is: van de bijna 18.000 verplaatsingen per dag van Assen naar Groningen is meer dan 50% per trein of bus. Wanneer deze ruim 9.000 OV-reizigers met de auto zouden gaan, zou dit leiden tot een verkeersinfarct.



"Ik ga in Groningen naar school. Eerst rij ik altijd met de scooter naar mijn opa en oma in Assen. Vanaf daar stap ik over op de Qliner, want dat is voor mij het snelst."

Maak het mogelijk

Kloosterveen en Oostindie zijn schoolvoorbeelden. Niet elk dorp of stad leent zich voor zo'n frequente bediening. Maar nieuwe woningbouwgebieden hebben de kans om onderdeel van het succesverhaal te worden.

Om het aanbieden van een busverbinding een succes te maken zijn er wel wat zaken van belang:

- Er moeten simpelweg voldoende potentiële reizigers zijn om een verbinding of bushalte te verantwoorden. Dat is niet alleen afhankelijk van het aantal inwoners, maar ook van bedrijvigheid en of er een hub komt waar onder andere het 'achterland' de auto kan parkeren en ook gebruik kan maken van het OV.
- Hogere dichtheden in een wijk dragen bij aan een slimmer aanbod van de bus. Bij een lagere woningdichtheid worden de afstanden die men moet afleggen naar een halte gemiddeld groter. Of moeten er meer haltes geplaatst worden om alle inwoners te kunnen bereiken, wat betekent dat de bus vaker moet stoppen. Dat komt de snelheid niet ten goede.
- De cost gaet voor de baet uyt. Maar het is gunstig als het ontwikkeltempo van de wijk hoog ligt. Als een bus begint met rijden met een aantrekkelijke frequentie maar er nog weinig potentiële reizigers zijn, zal de bus erg onrendabel zijn. Dat moet niet te lang duren.

Wat hieruit ook blijkt is dat het succes van OV in bepaalde mate maakbaar is.



2.2 De bus brengt waarde

Het vroegtijdig aanbieden van een aantrekkelijke, frequente busverbinding vanaf het eerste moment dat mensen in een wijk wonen leidt tot een hoog OV-aandeel in de modal split. De nieuwbouwwijken Oostindie in Leek en Kloosterveen in Assen zijn succesvolle voorbeelden hiervan. Leuk voor de statistieken inderdaad, maar waarom willen we dat nou zo graag?



GUNSTIG RENDEMENT

Goede bereikbaarheid betekent tevredener inwoners, maar ook een hogere financiële waarde van woningen en grond.



MINDER RUIMTEBESLAG

Auto's hebben per persoon gemiddeld 12 keer zo veel ruimte nodig als een bus. En auto's staan ook nog eens 90% van de tijd stil.



SLIM RUIMTEGEBRUIK

Investeren in lopen, fiets en OV kan dus betekenen dat er minder parkeerruimte nodig is. Dat scheelt zowel ruimte als investeringskosten, die op een andere manier gebruikt kunnen worden (zoals voor wonen, spelen, en ontmoeten).



DE BUS IS SCHOON

Vóór 2025 komen nog eens 150 nieuwe elektrische bussen in de provincies Groningen en Drenthe rijden. Elektrische bussen hebben minder impact op onze leefomgeving: geen uitstoot, geurtjes, minder geluid en geen ronkende dieselmotoren.



DE BUS IS VEILIG

Verkeersongevallen met een bus zijn een zeldzaamheid. Chauffeurs zijn vakmensen en reizigers veilig vervoeren is hun taak.



INCLUSIEVE MOBILITEIT

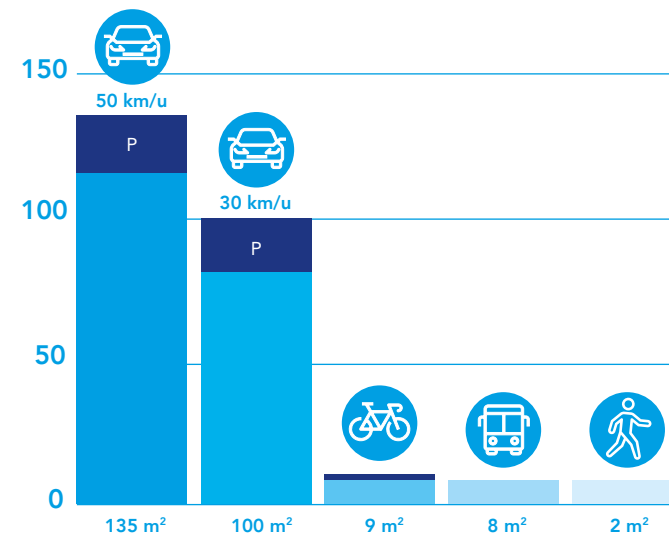
Van de Nederlandse bevolking heeft 50% geen rijbewijs of toegang tot een auto: het OV zorgt dat een groot deel van hen mobiel is en kan blijven. De bus verbindt mensen.



GEZOND OP WEG

OV-reizigers zijn volgens onderzoek van het RIVM gezonder, fysiek actiever en hebben gemiddeld minder overgewicht. Het stukje lopen of fietsen naar het station of de halte draagt daaraan bij.

RUIMTEBESLAG PER MODALITEIT PER PERSOON



2.3 Vanzelfsprekende keuze

Een nieuwe woning betekent een frisse start. Mensen gaan al vóór ze de verhuiskeuze maken nadenken over hoe ze daarna willen reizen: zijn er goede wegen, fietsroutes en voorzieningen?

We noemen dit een reflectieperiode. Waar ze voorheen wellicht standaard met de auto op pad gaan, hoeft dat na een verhuizing niet meer zo te zijn. Het gedrag van mensen is dus beïnvloedbaar bij levensveranderende gebeurtenissen, wat een verhuizing duidelijk is. Dit biedt een kans om autogebruik te minderen. Of misschien zelfs de aanschaf van een (tweede) auto te voorkomen. Maar waar hebben deze (potentiële) inwoners behoefte aan om ook de bus als ‘vanzelfsprekend’ te zien en die te willen gebruiken?

In de basis heeft iedereen behoefte aan veiligheid en betrouwbaarheid. Een sociaal en fysiek veilige looproute naar een halte en uiteraard de wachtplaats zelf horen daarbij. Daarnaast vinden we het belangrijk dat het OV intuïtief is; reizigers moeten hun hele reis van A tot B gemakkelijk kunnen plannen en betalen. Maar er zijn ook verschillen in wat mensen belangrijk vinden. We onderscheiden grofweg twee typen reizigers: must-reizigers en lust-reizigers.





De **must**-reiziger

- Is vaak forens, scholier of student.
- Wil frequente en directe verbindingen naar belangrijke dynamo's in en rond de stad: UMCG, Zernike, Karding, Europapark, toekomstig Station Suiker, etc.
- Reist voornamelijk op werkdagen.
- Maakt voornamelijk gebruik van de verbindingen met hoge frequenties en geconcentreerde haltes met meer voorzieningen.
- Heeft behoefte aan ruimte voor het parkeren van de fiets of soms zelfs auto bij de halte.



De **lust**-reiziger

- Reist vaak met een groep, zoals het gezin of vrienden.
- Reist naar diverse bestemmingen in de stad, maar ook in de regio om bijvoorbeeld de natuur in te gaan of familie te bezoeken.
- Reist wat vaker tussen de spitsen, 's avonds en 's weekends.
- Hecht vaak minder waarde aan frequentie en meer waarde aan de beleving en aan gemak.
- Maakt meer gebruik van reguliere bussen en het nachtnet.

2.4 Onze ambities voor het OV-netwerk 2040

Goed OV heeft veel voordelen, maar we beseffen ook dat de bus op dit moment nog niet altijd en voor iedereen de beste of zelfs een reële keuze is. Om de bus aan te laten sluiten op de behoeften van huidige en toekomstige reizigers ontwikkelen we altijd door. Onze ambitie is dat alle (nieuwe) verbindingen de volgende kenmerken hebben:



BESCHIKBAAR

- Een halte op afzienbare loop- of fietsafstand.
- Eenvoudig een passend vervoerbewijs kopen.
- Een vast en flexibel vervoersaanbod.



VEILIG EN VERTROUWD

- Herkenbare bussen, bushaltes en buschauffeurs.
- Uniforme en betrouwbare reisinformatie. Met digitale borden of op de smartwatch: als het maar beschikbaar is.
- Een logische dienstregeling en gegarandeerde (HOV-)lijnen.



EIGEN TIJD(S)

- De bus brengt u op tijd naar uw bestemming.
- Reistijd is eigen tijd.



COMFORTABEL

- Bussen zijn schoon, stil en voorzien van o.a. voldoende zitplekken, verlichting en USB-aansluitingen.
- Chauffeurs zijn getraind op een prettige rijstijl.
- Haltes en hubs zijn voorzien van de gewenste voorzieningen.
- Bussen rijden via obstakelvrije routes.



DUURZAAM

- Alle bussen zijn elektrisch aangedreven en rijden op groene stroom.
- Bussen rijden rechtstreekse routes.



OVERAL? OVERAL!

- Niet iedereen heeft een halte voor de deur, maar kan wel reizen met het OV.
- Goede hubs die ketenreizen gemakkelijk maken.
- Samenwerking (en integratie) met aanbieders van deelmobiliteit.



3 De reis begint bij de voordeur

Om ervoor te zorgen dat nieuwe inwoners van onze provincies kunnen gaan en staan waar ze willen, is het voordelig als nieuwe wijken goed aansluiten op het bestaande mobiliteitsnetwerk. De provincies Groningen en Drenthe kennen al een uitgebreid (H)OV-netwerk dat de komende jaren verder versterkt wordt.



Zoals al eerder genoemd bestaat het hoogwaardige OV-netwerk van Groningen en Drenthe uit de Q-link en Qliners. De kleurrijke Q-link verbindt de stadswijken en regio met maximaal één overstap aan de belangrijke kerngebieden en de P+R locaties in en om Groningen. Voor lange reizen is er de Qliner: een blauwe intercity op banden. Snelheid en een comfortabele zitplaats zijn de voornaamste eigenschappen. Met deze bussen wordt 60% van het totaal aantal reizigers bedient.

Dit HOV-netwerk wordt aangevuld met stad- en streeklijnen. Streeklijnen zorgen voor verbinding tussen grotere plaatsen zoals de verbinding Leek – Roden – Assen. De stadslijnen in Emmen, Assen en Groningen houden de stadswijken en het centrum bereikbaar. Met deze basislijnen wordt circa 30% van onze reizigers vervoerd. Het laatste deel van de reizigers reist via aanvullende vervoerstypen, zoals de buurtbussen en hubtaxi.

Maar een OV-reis bestaat vrijwel nooit enkel uit de bus- of treinrit; er is altijd een vorm van voor- en natransport. De busreis begint dan ook al bij de voordeur. Met een directe, veilige en schone route zonder obstakels, voor zowel de voetganger als de fietser, kan het verschil al worden gemaakt.

Ook het faciliteren van goede stallingsvoorzieningen voor de fiets en soms zelfs voor het parkeren van de auto is van belang. Het aanbieden van bijvoorbeeld deelmobiliteit in de vorm van deelauto's, fietsen of scooters op belangrijke haltes kan een uitkomst bieden om een OV-reis voor meer mensen mogelijk te maken. De haltes en hubs, waar de verschillende modaliteiten samenkomen, zijn de poort tot het OV.

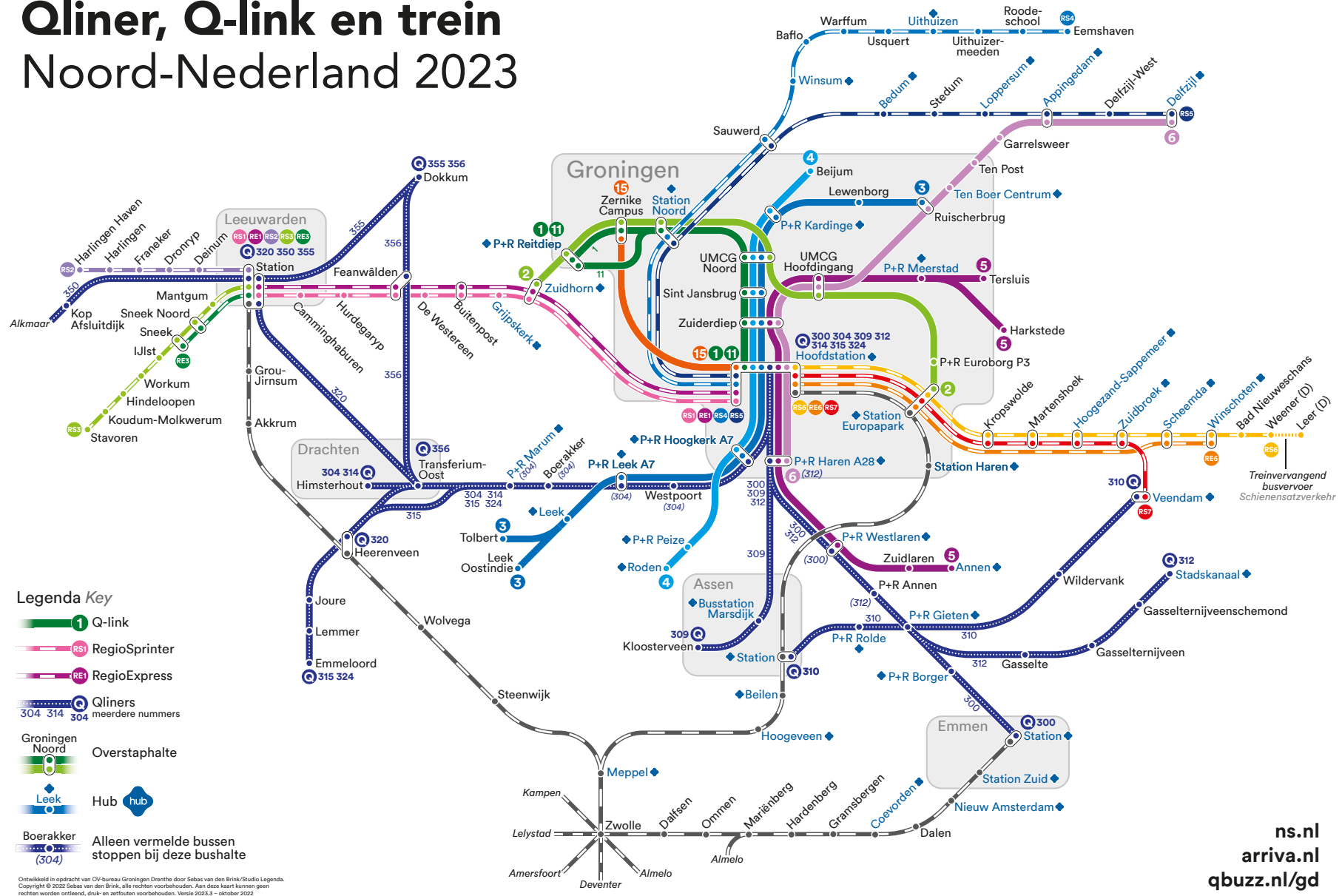


Het is voordelig als nieuwe woonwijken goed op dit bestaande netwerk worden aangesloten. De bestaande netwerkcapaciteit wordt dan beter benut en het is goed voor de bereikbaarheid van nieuwe woningbouwgebieden. Zo zorgen we er samen voor dat het OV voor alle inwoners een volwaardig alternatief is. Als OV-bureau dragen wij hier graag aan bij door onder andere:

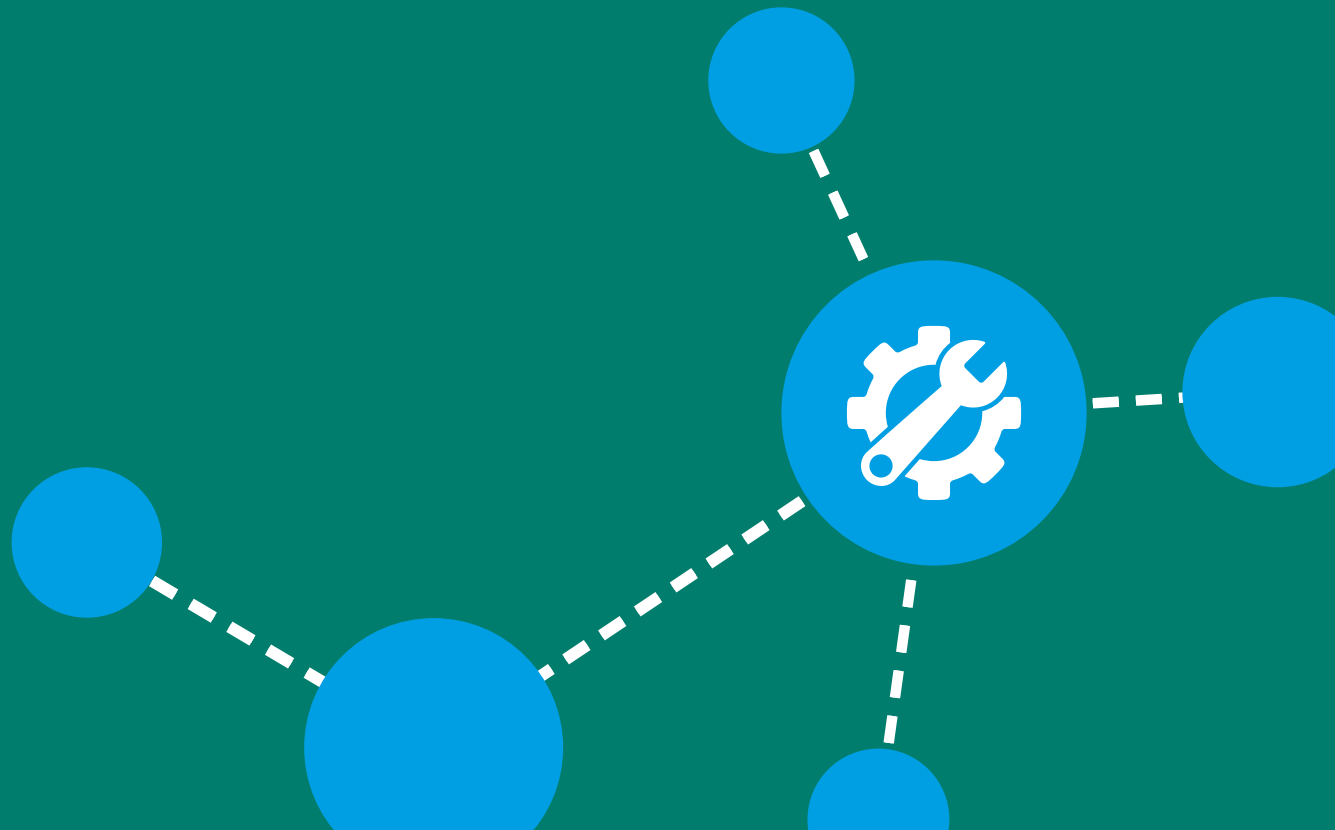
- Beleidsadvies te geven over de ontwikkeling van het OV-netwerk in de provincies en de aansluiting op andere beleidsthema's zoals wonen en werken.
- Mee te denken over de ontwikkeling van straatontwerpen en stedenbouwkundige plannen voor wijk(her)inrichtingen.
- Kennis te delen op het gebied van bijvoorbeeld Bus Rapid Transit en Transit Oriented Development en mee te denken over (nieuwe) mobiliteitsconcepten.
- Samen op te trekken bij de communicatie naar (toekomstige) inwoners om de optie van de bus als onderdeel van de ketenreis bij hen onder de aandacht te brengen. Dat kan via de gemeenten, projectbureaus, makelaars, media, etc.
- Onze voortdurende inzet voor de (door)ontwikkeling van een uitmuntend OV-netwerk.



Qliner, Q-link en trein Noord-Nederland 2023



Bouwen aan bereikbaarheid



4 Onze visie

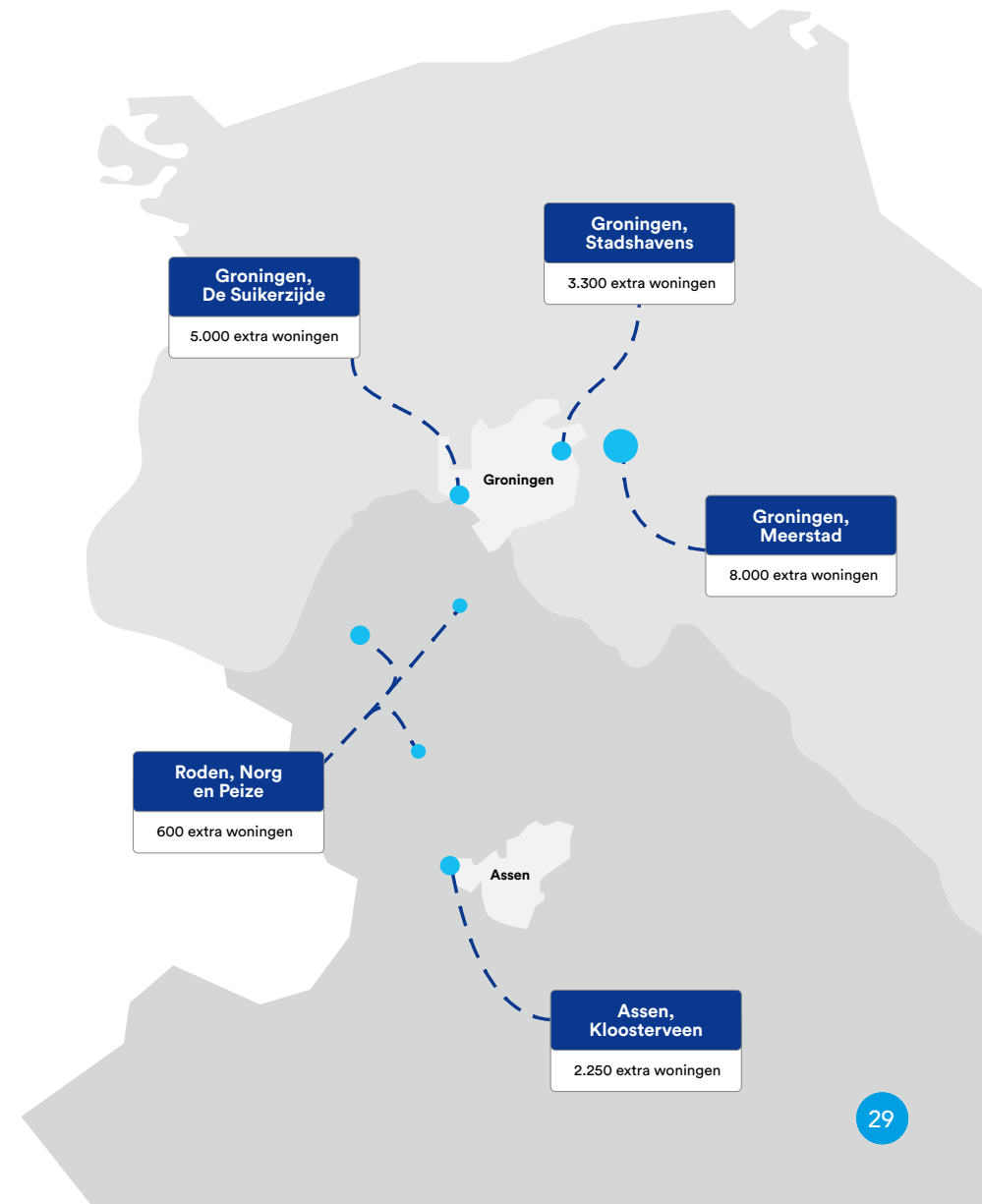
In de noordelijke provincies zijn diverse locaties in beeld voor uitbreiding of inbreiding van dorpen en steden. In de Regio Groningen Assen zijn vijf kerngebieden die onder de zogeheten NOVEX-aanpak vallen:

- Groningen De Suikerzijde: 5.000 extra woningen
- Groningen Stadshavens: 3.300 extra woningen
- Groningen Meerstad: 8.000 extra woningen
- Assen Kloosterveen: 2.250 extra woningen
- Roden, Norg & Peize in Noordenveld: 600 extra woningen

NOVEX staat voor Nationale OmgevingsVisie EXtra. In het programma NOVEX werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Er zijn in Nederland zestien aangewezen NOVEX gebieden, waaronder de Regio Groningen Assen. Meer is te lezen op www.denationaleomgevingsvisie.nl/novex

In deze vijf woningbouwgebieden wordt de komende jaren bijna 50% van het totaal geplande aantal woningen in de woondeals gebouwd. Belangrijk is om aan de voorkant goed na te denken over de rol van het openbaar (bus)vervoer van, naar, maar vooral, in deze wijken. De volgende bladzijden beschrijven hoe het OV-bureau aankijkt tegen de mogelijkheden en voorwaarden voor de ontsluiting van deze vijf grote woningbouwgebieden.

Locaties woningbouw



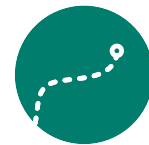
4.1 Groningen Meerstad

Meerstad is de nieuwe wijk ten oosten van de stad Groningen met nu al 1.200 woningen. Er is al een goed busaanbod naar Tersluis en Harkstede. Tot 2050 groeit Meerstad flink. Wijzigingen in de busroute zijn nodig om de loop- en fietsafstanden vanaf de nieuwe locaties aantrekkelijk te houden. Dat ontwikkelen we samen met de Gemeente Groningen en Bureau Meerstad.

Een optimaal busvervoer voor Meerstad

- Heeft hoge frequenties: minimaal vier keer per uur een bus in de Eemskanaalzone en twee keer per uur op beide uiteinden. De ambitie is dat deze frequenties meegroeien met het aantal inwoners met uiteindelijk vier keer per uur een bus op beide uiteinden.
- Heeft een laad- en keerpunt in De Zeilen met een aantrekkelijke en sociaal veilige bushalte.
- Heeft een snelle, busvriendelijke verbinding dóór Grunopark/De Wierden.
- Heeft zeven nieuwe hoogwaardige bushaltes met de gewenste haltevoorzieningen.
- Heeft kwalitatief goede voetgangers- en fietsinfrastructuur naar de haltes toe.
- Heeft extra (sociale) voorzieningen bij de hub P+R Meerstad.

Wat is er nodig om de visie voor Meerstad waar te maken?



Routewijziging



Infrastructuur



Nieuwe haltes



Fietsparkeerplekken*

*Afhankelijk van de halte en afstand naar de woning komt straks circa 15 tot 80% (!) van de reizigers met de fiets. We gaan ervan uit dat circa 1,75 m2 per fietsparkeerplek nodig is. Voor eenabri gaat het om 7 tot 10 m2.

Meerstad Groningen



Route & frequenties

De Q-link lijn 5 rijdt vanuit Groningen stad over de Meerstadlaan door de Eemskanaalzone: een buurt met een stedelijk karakter en hoge dichtheden. Een frequentie van vier tot uiteindelijk acht keer per uur sluit hierbij aan. Bij de rotonde aan het einde van de Meerstadlaan splitst de route van de Q-link lijn 5 op in twee takken.

Om-en-om rijdt de bus via Groenewei en Tersluis naar het keerpunt in De Zeilen of over de Hoofdweg en via Grunopark/De Wierden naar Harkstede. De route dóór Grunopark/De Wierden zorgt ervoor dat een groot deel van de inwoners van Grunopark/De Wierden bereikt wordt, maar de haltes ook voor inwoners uit Engelbert op fietsafstand te bereiken zijn. Een verbinding voor langzaam verkeer vanuit Engelbert naar deze haltes is daarom een must. Daarnaast zorgt de inrichting van de ontsluitingsweg voor een goede doorstroming van de bus zodat ook Harkstede snel en comfortabel bediend blijft. Wanneer Harkstede aan het Water ook bebouwd wordt, zal de bus in een vloeiende lijn doorrijden.

Haltes & voorzieningen

In de Eemskanaalzone zijn drie haltes voorzien. Omdat de hub P+R Meerstad straks in een meer stedelijk gebied ligt, wordt deze uitgebreid met extra (sociale) voorzieningen zoals comfortabele wachtvoorzieningen, bedrijvigheid en wellicht onderwijs. Aan het einde van de Meerstadlaan, vóór de rotonde waar de Q-link 5 zich opsplijt in de twee takken, wordt ook een halte aangelegd. Waarschijnlijk wordt dit een drukkere halte omdat de frequentie van de bussen hier hoger is dan op de twee takken. Daarom is het gunstig als er (extra) fietsenstallingen geplaatst worden. Om inwoners uit Middelbert te bedienen is als laatst een halte bij de onderdoorgang Middelberterweg in beeld.

Aan de noordelijke tak van de route richting De Zeilen zijn zes haltes voorzien. De drie huidige haltes (Meeroevers Noord, Lammetjesplein en Tersluis), twee extra haltes in De Zeilen en een halte bij het keerpunt. Bij de halte Lammetjesplein staat al de prachtige supermarkt waar reizigers op weg naar huis een boodschap kunnen doen, een pakketje op kunnen halen en deelmobiliteit kunnen vinden. Bij het keerpunt in De Zeilen wordt ook een multifunctioneel gebouw voorzien waar reizigers en chauffeurs o.a. naar het toilet kunnen.

Aan de zuidelijke tak van de route richting Harkstede is een nieuwe halte gepland ter hoogte van de Woldmeerweg. Een comfortabele fietsroute tussen de Middelberterweg en de Hoofdweg is nodig voor inwoners van Middelbert. Daarnaast zijn er twee haltes voorzien in Grunopark/De Wierden. Eén halte links van de Grunoplas waar ook een klein voorzieningencluster aanwezig is met o.a. een basisschool, gezondheidscentrum en een supermarkt. Dit leent zich goed voor een buurthub. De tweede halte ligt aan de rechterkant van de plas en zal de voornaamste halte worden voor bezoekers van het Grunostrand en het haventje aan het Woldmeer. Wanneer ook Harkstede aan het Water bebouwd wordt, zijn hier twee nieuwe haltes nodig wat het totaal op zeven brengt.



4.2 Groningen De Suikerzijde

De Suikerzijde wordt een nieuw stadsdeel op de locatie van het voormalige Suikerunieterrein. De nieuwe wijk wordt stedelijk en hip met genoeg ruimte voor recreatie en commerciële- en maatschappelijk voorzieningen. In het centrum van het plangebied is het nieuwe station Suiker mét busstation gepland.

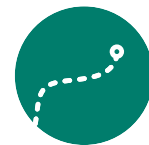
De opening van station Suiker zal rond 2032 plaatsvinden. Tot die tijd kan een BRT-verbinding als alternatief fungeren: zo raken de inwoners meteen gewend aan een goede OV-verbinding. Ook ná de ingebruikname van het treinstation blijft de bus een goede aanvulling op de trein. De Suikerzijde is een unieke locatie relatief dicht bij de binnenstad van Groningen en de fiets zal waarschijnlijk ook modaliteit nummer één zijn. Het OV heeft een grote toegevoegde waarde voor tangentiële verplaatsingen tussen wijken en kernen in de regio. Met de voorgestelde structuur zal de westflank van de Stad beter met elkaar én het hoofdstation verbonden worden.

Een optimaal busvervoer voor de Suikerzijde

- Heeft vanaf het moment dat de eerste inwoners de Noordzijde betrekken een westelijke toegangsweg beschikbaar zodat zij met lijn 8 verbonden zijn met het Hoofdstation.
- Heeft een snelle BRT-verbinding tussen de Suikerzijde en het Hoofdstation zowel tijdens de bouw van het station als ná de ingebruikname.
- Heeft hoge frequenties: minimaal vier keer per uur een bus in de Zuidzijde en minimaal zes keer per uur een bus in de Noordzijde.

- Heeft een hoogwaardig busstation bij het nieuwe station Suiker, met alle voorzieningen die bij een stationshub verwacht worden.
- Heeft (naast het busstation) drie nieuwe hoogwaardige bushaltes in de wijk.
- Heeft kwalitatieve voetgangers- en fietsinfrastructuur naar haltes toe.

Wat is er nodig om de visie voor De Suikerzijde waar te maken?



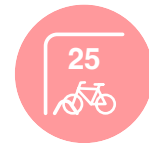
Routewijziging



Infrastructuur



Nieuwe haltes



Fietsparkeerplekken (excl. Station Suiker)

De Suikerzijde Groningen

Legenda

- Buslijn
- Bushalte
- Nieuwe woningbouw
- Weg





Fase 1: Lijn 8 en 18

De bouw begint boven de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. Dit gebied heet *Deelgebied Noord* of *Noordzijde*. De oostelijke toegangsweg tot de Noordzijde, de Energiebrug, wordt als eerst aangelegd. Door rond diezelfde periode een westelijke toegangsweg open te stellen voor bussen, kan de huidige lijn 8 van oost naar west door Noordzijde heen rijden. Op die manier hebben de eerste inwoners van de Suikerzijde direct een busverbinding met het Hoofdstation en P+R Hoogkerk.

De lijn 18 (van P+R Hoogkerk naar Zernike) kan dan ook via de Noordzijde rijden. Voorwaarde is wel dat er een doorgaande route door de wijk beschikbaar is om de bediening betaalbaar en aantrekkelijk voor doorgaande reizigers te houden. Aan de route zijn twee haltes voorzien die vanaf begin af aan van hoogwaardige kwaliteit zijn: voorzien van eenabri, DRIS en goede loopverbindingen.

Wanneer het niet mogelijk is om een westelijke toegangsweg beschikbaar te stellen voor bussen, zal er moeten worden gekeken naar andere mogelijkheden om de Noordzijde te ontsluiten.

Fase 2: Nieuwe BRT-verbinding

Wanneer in de Zuidzijde van het plangebied de ontsluitingsweg is aangelegd kan een BRT-verbinding worden geboden tussen de Suikerzijde en het Hoofdstation via de busbaan Peizerweg. Voorwaarde is wel dat de weginrichting van de ontsluitingsweg geschikt is voor deze busverbinding. En zolang er nog geen spoortunnel ligt kan met een brug over het spoor de (tijdelijke) bushalte toch prima worden bereikt, zodat inwoners van de Noordzijde gebruik kunnen maken van de BRT-verbinding.

Fase 3: Station Suiker

Wanneer de spoortunnel echt gereed is zal de nieuwe BRT-verbinding gaan doorrijden tussen het Hoofdstation, De Suikerzijde en Zernike en bedient ook de nieuwe wijk De Held III. Ook lijn 18 rijdt dan via het station. De bussen krijgen een halte bij station Suiker, bij voorkeur in de onderdoorgang. Dit maakt het mogelijk om in de toekomst een snelle en comfortabele overstap op de trein te faciliteren.

Vanaf het moment dat ook de eerste inwoners de Zuidzijde betrekken, zal centraal in de Zuidzijde een hoogwaardige bushalte beschikbaar zijn. Om autogebruik niet te stimuleren en de concurrentiepositie van de bus te versterken, kan ervoor gekozen worden om de tunnel onder het spoor door enkel beschikbaar te stellen voor voetgangers, fietsers, hulpdiensten en bussen.

In de eindsituatie zal De Suikerzijde goed ontsloten zijn door het OV, zowel met een bediening met de trein vanuit Groningen en Leeuwarden én met frequente busverbindingen naar Zernike, P+R Hoogkerk en het Hoofdstation. Daarmee is de wijk niet alleen goed ontsloten voor haar inwoners, maar zal ook De Suikerzijde als bestemming goed bereikbaar zijn. Dit is belangrijk voor de scholen en bedrijven die zich hier vestigen.



Impressie Pioniersplein Suikerzijde bron: De Suikerzijde B.V.

4.3 Groningen Stadshavens

Het plangebied Stadshavens ligt aan de oostkant van Groningen dicht bij de binnenstad en het UMCG. Het OV-bureau is erg blij met de keuze voor deze locatie als plangebied. Het wordt met het huidige OV-netwerk namelijk al aan weerszijden van het kanaal uitstekend bediend door Q-link 6 aan de noordzijde en Q-link 5 aan de zuidzijde. Door de verdichting wordt het bestaande netwerk beter benut en de bereikbaarheid van inwoners verbetert. Toch is het ook hier van belang om te investeren in de inpassing van het OV om van de bus een vanzelfsprekende mobiliteitskeuze te maken.

Een optimaal busvervoer voor Stadshavens

- Heeft kwalitatieve voetganger- en fietsinfrastructuur naar (bestaande) haltes toe.
- Heeft drie hoogwaardige haltes aan het Damsterdiep, voorzien van eenabri en DRIS.
- Heeft voorzieningen voor deelmobiliteit.
- Heeft een snelle, veilige fietsroute met het Hoofdstation en station Europapark.

Wat is er nodig om de visie voor Stadshavens waar te maken?



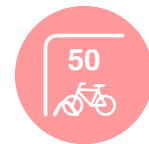
Routewijziging



Infrastructuur



Nieuwe haltes



Fietsparkeerplekken

UMCG

Stadshavens Groningen

UMCG
Hoofdingang

Hoofdstation

Legenda

- Buslijn
- Bushalte
- Nieuwe woningbouw
- Weg
- Fietspad

Delfzijl

Florakade

6

Zaagmuldersweg

Oliemuldersweg

Noordwest

Noordoost

Toekomstige kenmerken

3.300 woningen
± 6.750 inwoners
500 potentiële extra
OV-ritten per dag

Eemskanaal

Zuidwest

Zuidoost

5

Sontplein

IKEA

Brandweer

2

Europapark

Meerstad



Route & frequenties

De unieke locatie van Stadshavens maakt dat de bereikbaarheid van het gebied al er goed is. Naast de bediening met de Q-link lijnen, liggen er twee treinstations op maximaal 10 minuten fietsafstand van het plangebied. En wandelend is de Grote Markt in nog geen 20 minuten te bereiken.

De huidige routes en frequenties van de Q-link lijnen zullen grotendeels in de verwachte reisbehoefte voorzien, met op termijn extra ritten voor Q-link lijn 6 in de daluren zodat ook tussen 9:00 en 14:00 elke 15 minuten een bus het Damsterdiep bedient. Bij realisatie van de woonwijk is het echter wel sterk gewenst op het Damsterdiep de huidige bushaltevoorzieningen én looproutes hier naartoe fors op te waarderen. Niet alleen voor toekomstige inwoners, maar ook voor de huidige inwoners uit de Oosterparkwijk.

Over de Sontweg is er momenteel al sprake van vier bussen per uur. Zoals in het hoofdstuk over Meerstad is te zien, is de ambitie er om dit uit te breiden tot zes à acht bussen per uur wanneer Meerstad 'klaar' is.

Haltes & voorzieningen

Er zijn langs het Damsterdiep drie haltes voorzien; een halte ter hoogte van de fietsoversteek bij de Slachthuisstraat, een halte nabij het verkeerslicht bij de Eltjo Ruggeweg/Oliemuldersweg en een halte ter hoogte van de Florakade. Voor de halte nabij het verkeerslicht is het belangrijk dat de haltes in beide richtingen direct ná het verkeerslicht liggen, om de doorstroming van de bus te bevorderen. Daarnaast lijkt de halte ter hoogte van de fietsoversteek bij de Slachthuisstraat bij uitstek geschikt voor het aanbieden van een hub voor deelmobiliteit om verschillende ketenreizen te faciliteren. De twee huidige haltes aan de Sontweg liggen zoals we nu kunnen zien al op de meest geschikte locaties.

Daarnaast is het van belang dat fietsroutes vanuit de wijk naar belangrijke OV-knooppunten zoals station Europapark en het Hoofdstation geoptimaliseerd worden: bij voorkeur zonder de Europaweg of Griffieweg over te hoeven steken. Door inwoners zo een dekkend netwerk van reismogelijkheden te bieden, lijkt de ambitie van Stadshavens om een autoluwe wijk te maken zeer haalbaar.



Impressie Stadshavens Bron: Stadshavens B.V.

4.4 Assen Kloosterveen

Kloosterveen telt op dit moment ruim 4.100 woningen. Tot 2035 zijn 2.250 nieuwe woningen voorzien. Momenteel wordt al druk gebouwd in de Kloosterakker; de nieuwste buurt ten westen van de huidige woonwijk Kloosterveen. Veel inwoners uit Kloosterveen zijn afkomstig uit Groningen, maar ook uit andere wijken in Assen. Voor werken, studeren en ontspannen zijn inwoners van Kloosterveen veel gericht op Groningen en Assen. Het OV in Kloosterveen blijft daarom voorzien in een aanbod van snelle buslijnen naar Groningen en ontsluitende verbindingen naar het centrum en station van Assen, maar ook Drachten, Steenwijk en Heerenveen.

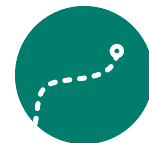
Samen met de provincie Drenthe en de gemeente Assen werken we toe naar een aanbod dat ook de komende jaren een bijdrage levert aan een duurzame leefomgeving voor Kloosterveen.

Een optimaal busvervoer voor Kloosterveen

- Heeft hoge frequenties: op werkdagen minstens vier keer per uur een bus naar Groningen en twee keer per uur naar het station Assen.
- Kent een goede doorstroming op de A28: bussen staan niet in de file.
- Maakt gebruik van de insnijding Emmaviaduct in Groningen: comfortabel overstappen op het Hoofdstation.
- Heeft drie mooie HOV-haltes aan de Hoofdvaart die van alle gemakken voorzien zijn.

- Heeft een hub waar u uw fiets of auto prima kunt stallen, maar er ook één kan huren.
- Heeft een extra fiets- en voetgangersbrug over de Hoofdvaart om haltes goed bereikbaar te maken.

Wat is er nodig om de visie voor Kloosterveen waar te maken?



Routewijziging



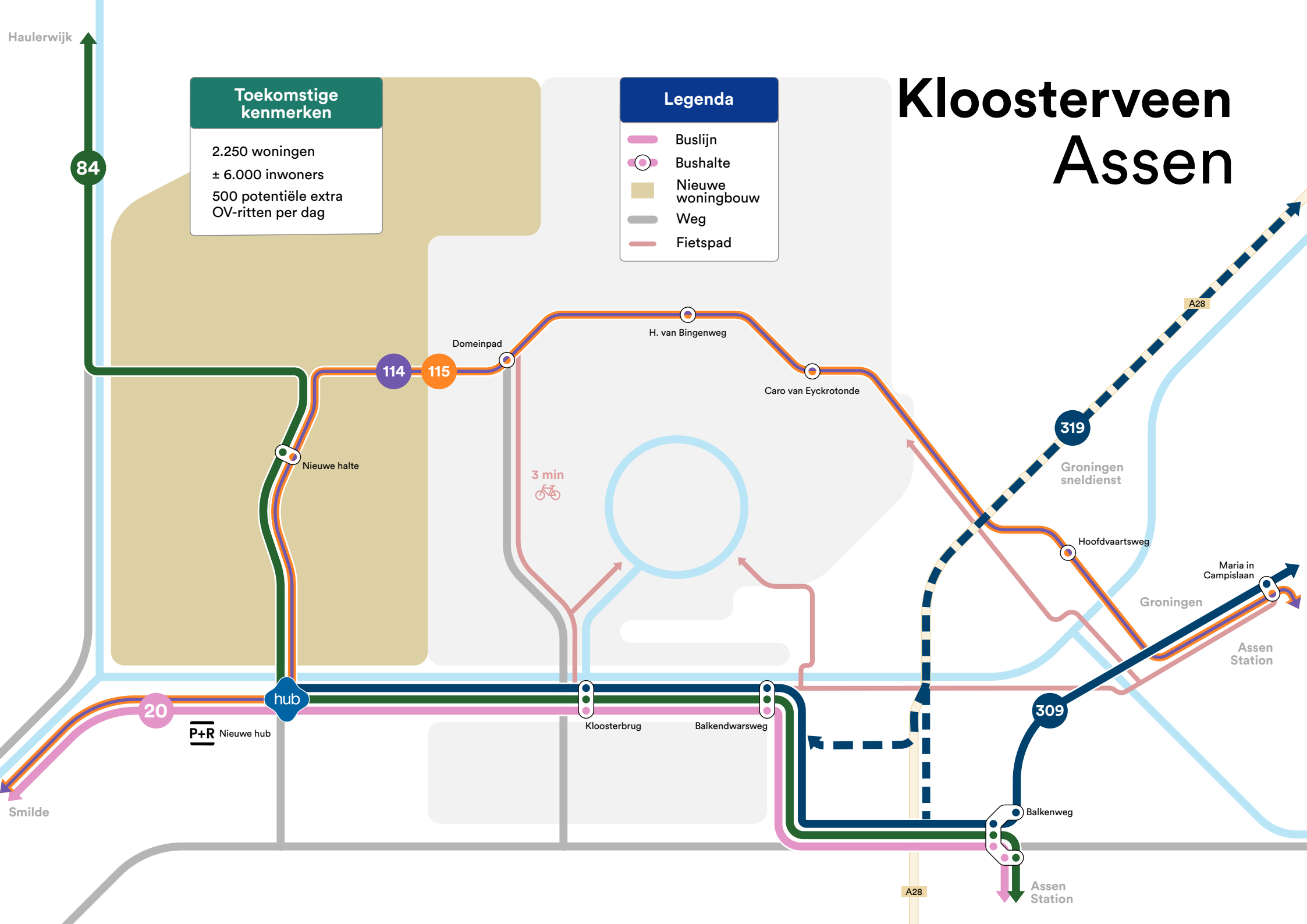
Infrastructuur



Nieuwe haltes



Fietsparkeerplekken





Routes & frequenties

Voor de comfortabele buslijn van Kloosterveen naar Groningen voorzien we een nieuwe route langs de zuidzijde van de Drentse Hoofdvaart. Daarbij wordt er een goede basis geboden met Qliner lijn 309, die vier tot acht keer per uur via de Europaweg en de hub Marsdijk naar Groningen rijdt. In de spitsuren komt daar de nieuwe snelle Qliner lijn 319 bij. Deze bus rijdt vanuit Kloosterveen via de oprit Assen de A28 op en gaat in nog geen 25 minuten naar het Hoofdstation van Groningen. Lijn 319 doet bij de haltes langs de vaart dezelfde haltes aan als lijn 309, zodat ongeacht welke Qliner u pakt, u weer bij uw opstaphalte kunt uitstappen.

Met deze nieuwe route voor de Qliner 309, wordt de afstand tot de halte voor een deel van de reizigers ruimer. Dat moet wel in perspectief worden

gezien: met maximaal drie tot zes minuten extra fietstijd wordt de busreis fors ingekort, waardoor de totale reistijd niet toeneemt of zelfs afneemt.

Dat is niet de enige reden voor het verleggen van de bus naar de vaart. De huidige busroute heeft door o.a. de rotondes niet de HOV-kwaliteit die gewenst is. Bovendien kan het verplaatsen van de intensieve Qlineroute ten goede komen aan de leefkwaliteit van het centrumgebied van Kloosterveen.

Op de centrale as blijft overdag ieder half uur een bus rijden naar het station. Zo blijft er voor vrijwel iedereen een busdienst op loopafstand aanwezig. Deze bussen uit Oosterwolde en Appelscha rijden via de nieuwe westelijke ontsluitingsweg en de Hildegard van Bingenweg naar het centrum en het station. Bij het station kunnen reizigers overstappen op de bus of trein naar Groningen, maar ook naar Beilen, Zwolle en zo de rest van Nederland. De buslijnen uit Diever en Smilde (lijn 20) en uit Veenhuizen (84) rijden ieder halfuur ook via de Hoofdvaart door het centrum naar het station van Assen.

Haltes, hubs & voorzieningen

Omdat de halteafstanden naar de Qliner langer worden, zal gezorgd worden voor goede fietsinfrastructuur op en naar de haltes aan de Hoofdvaart. Nabij de Wijkbaan is een (fiets)brug voorzien. Ook is een fietsroute gepland aan de brug die over de vaart leidt tot de nieuwe (westelijke) ontsluitingsweg. De Qliner krijgt daarmee drie HOV-waardige bushaltes op strategische locaties met stallingen voor gezamenlijk minimaal vijfhonderd fietsen. Dat betekent dat per halte aan de vaart ruimte moet komen voor circa 150 tot 250 fietsparkeerplekken per halte. Ook wordt geïnvesteerd worden in wachtvoorzieningen en DRIS.

Bij de Norgerbrug is het eindpunt voorzien met een P+R voorziening voor forensen uit Midden-Drenthe en Oost-Fryslân. Hier kunnen busreizigers, fietsers en automobilisten vanuit de regio overstappen op de snelle bus naar Groningen. Zo heeft deze hub ook een belangrijke functie voor een achterland met ruim 25.000 inwoners. Op de gekozen locatie is voldoende ruimte voor de ontwikkeling van een dergelijk knooppunt.



4.5 Norg, Roden & Peize

Ook de gemeente Noordenveld bouwt volop mee. In Roden zijn 200 nieuwe woningen voorzien, in Peize 150 en in Norg nog eens 225. Dat betekent circa 1.800 nieuwe inwoners extra in een prachtige landelijke omgeving op nog geen vijftien kilometer van de Grote Markt van Groningen.

Een optimaal busvervoer voor Norg, Roden & Peize

- Heeft directe verbindingen: vanuit Roden en Peize rijdt op werkdagen overdag minimaal vier keer per uur een Q-link bus naar Groningen. Roden en Norg hebben minimaal elk uur een bus naar Assen: streven is om in de spits tweemaal per uur te gaan rijden.
- Is beschikbaar: de bus rijdt in ieder geval op werkdagen van 7 tot 24 uur en indien er vraag naar is eerder of later. Zo rijdt er ook in de donderdag-, vrijdag- en zaterdagnacht een nachtbus van Groningen via Peize naar Roden.
- Rijdt comfortabel: bussen rijden over hoofdwegen en hebben een concurrerende snelheid ten opzichte van de auto.

Wat is er nodig om de visie voor Norg, Roden & Peize waar te maken?



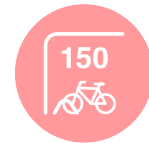
Routewijziging



Infrastructuur



Nieuwe haltes



Fietsparkeerplekken

Toekomstige kenmerken

Roden Zuid: 200 woningen

Peize Zuid: 150 woningen

Norg Oosterveld: 225 woningen

Totaal ± 1.800 inwoners

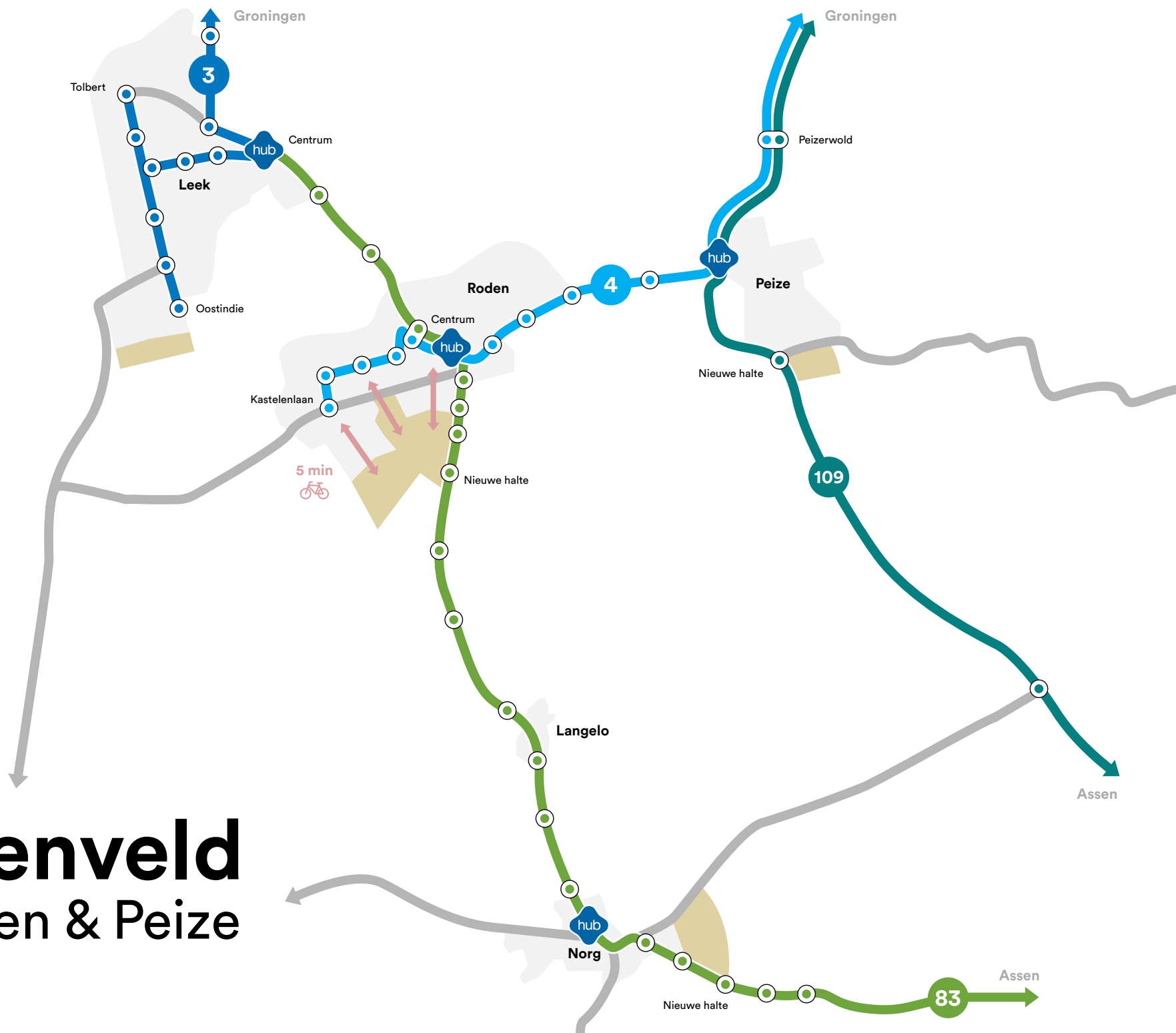
250 potentiële OV-ritten per dag

Legenda

- Buslijn
- Bushalte
- Nieuwe woningbouw
- Weg
- Fietspad

Noordenveld

Norg, Roden & Peize





Roden en Peize kennen al goede OV-verbindingen met Groningen en Assen: minimaal elk kwartier een bus in de spits naar hartje Stad, het UMCG en Karding. En twee, weliswaar wat minder frequente, maar betrouwbare en toekomstvaste busverbindingen met Assen en zo met de rest van Nederland.

Een uitbreiding van het aantal inwoners kan ook meer auto's betekenen over de toch al drukke N372, N373 en N386. Met als risico méér kans op congestie rondom Hoogkerk of sluipverkeer door Spierveen en Paterswolde. Het OV-bureau ziet kansen om nog meer reizigers het genot van de bus te laten ontdekken dan de 1.800 gebruikers die we anno 2023 dagelijks in onze bussen verwelkomen.

De woningbouwvoorstellen liggen soms iets verder van de bushaltes af. We zien hier een win-win situatie: investeringen in de haltes en bijbehorende infrastructuur - denk aan voet- en fietsroutes vanaf het hart van de wijk naar de bushalte die veilig en van goede kwaliteit zijn - maken dat nieuwe reizigers direct verleid worden tot het gebruiken van de bus. En de bestaande klant? Die krijgt meer waar voor z'n geld en stapt ook eens wat vaker in de bus dan in de auto. Zo zien wij waarde in hoogwaardige fietsroute vanuit Roden-Zuid naar de halte Kastelenlaan en naar het centrum.

In zowel Roden-Zuid, Peize-Zuid als Norg Oosterveld voorzien wij een extra halte voor de nieuwe inwoners. Onze wens is om de halte bij Peize-Zuid zo dicht mogelijk bij de rotonde aan de Bunnerveenseweg aan te leggen. Dit zal het tijdverlies op de route beperken omdat de bus maar één keer hoeft af te remmen voor zowel het halteren als het nemen van de rotonde. Hiervan zijn al op diverse plekken in Groningen en Drenthe goede voorbeelden te vinden, zoals in [Leek](#) en [Roden](#).

Verbeterde verbindingen dragen bij aan leefbare dorpen waar u ook zonder auto prettig kunt wonen en gaan en staan waar u wilt. Uiteraard worden Roden en Leek voorzien van een verbinding naar het dichtstbijzijnde station van de toekomstige Lelylijn.

Onze ambitie is om in 2035 voor Roden, Norg en Peize 700 instappers per werkdag méér ten opzichte van nu te vervoeren. Dat betekent werk aan de winkel, maar het is realiseerbaar.

4.6 Maar er is meer...

De visies zoals uitgewerkt voor de ontsluiting van de vijf woningbouwgebieden in de Regio Groningen Assen zijn situatie specifiek, maar de aanleiding en ingrepen die worden voorgesteld zijn toepasbaar op verschillende plekken in de beide provincies. Ook over gebieden die hier niet concreet zijn benoemd hebben wij ideeën van de mogelijkheden en voorwaarden voor de OV-ontsluiting. En andersom adviseren we uiteraard graag waar vanuit het bereikbaarheidsperspectief nieuwe wijken en voorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Bij voorkeur in de buurt van hubs en HOV-verbindingen.

Want niet alleen in de RGA wordt druk gebouwd aan de toekomst. Onder andere Zuidwest-Drenthe spant zich in om vóór 2030 13.000 woningen te bouwen, waarvan 2.200 in Hoogeveen, bijna 3.500 in Meppel en 500 woningen in De Wolden. In Zuidoost-Drenthe worden ook ten minste 13.000 woningen gebouwd worden, waarvan ruim 750 in Coevorden en 2.500 tot 4.000 in Emmen.

Ook in Midden- en Oost-Groningen staat men niet stil. De ambitie is om ruim 3.800 woningen te bouwen, waarvan bijna de helft in de gemeente Oldambt, de wijk Vosholen in Hoogezand-Sappemeer, de IJsbaanlocatie in Sappemeer enzovoort, enzovoort...

In de frequentie gesprekken die we regelmatig met de gemeenten voeren gaan we samen verder na hoe het OV een grote rol kan spelen in de bereikbaarheid van deze nieuwe wijken.

De wijk Nieuweveenselanden is de nieuwste wijk van Meppel. Vanaf december 2023 rijdt de buslijn door de nog grotendeels aan te leggen de wijk. De bushalte ligt er al!



5 Stap bij ons in!

Als OV-bureau hebben we een duidelijke visie op de rol van openbaar vervoer in de woningbouwopgave: De eerste paal is een haltepaal. Zo krijgen we meer mensen in de bus en trein en houden we daarmee onze steden, wijken en dorpen bereikbaar en leefbaar. Daar is wel wat voor nodig.



Stap 1: Betrek ons bij de ruimtelijke uitwerking van uw plan

Door de plek van het OV al vroeg te borgen in stedenbouwkundige visies en plannen, zorgen we ervoor dat er genoeg ruimte wordt gereserveerd voor de benodigde OV-voorzieningen. Wegen en haltes, maar ook voetganger- en fietspaden die van diep in de wijk naar haltes toe lopen en goede stallingsvoorzieningen. De (OV-)reis begint bij de voordeur. We denken graag mee met beleidsmakers, projectbureaus, stedenbouwers, mobiliteitsaanbieders, grote werkgevers en andere stakeholders over hoe we leefbare steden en dorpen ontwikkelen. Vooraf ruimte geven is veel makkelijker dan achteraf ruimte proberen te creëren.

Stap 2: Geef de bus de (letterlijk en figuurlijk) ruimte!

We denken ook graag mee wanneer stedenbouwkundige plannen worden uitgewerkt tot gedetailleerde (straat)ontwerpen. Infrastructuur heeft veel invloed op de bus: op de exploitatie, het comfort en op de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Elke minuut telt. Om het OV betaalbaar te houden maar ook om een zo'n ruim mogelijk aanbod te bieden. Ogenscheinlijk marginale maatregelen kunnen al veel invloed hebben op de rijtijd en daarmee kosten van het OV. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat er wordt nagedacht over de ligging van haltes ten opzichte van verkeerslichten, rotondes en zebapaden. Slimme infrastructuur maakt de bus betrouwbaarder, sneller, veiliger en aantrekkelijker.

Stap 3: Laten we het verhaal samen vertellen

Nieuwe bewoners, raadsleden, colleges, ondernemers, mensen komen pas echt in beweging als iedereen de meerwaarde gaat zien. Met dit bidboek hebben wij inzicht gegeven in onze visie op het benutten van de kansen op een leefbare en bereikbare woonomgeving. Laten we het verhaal samen vertellen om zoveel mogelijk mensen vanaf het begin mee te krijgen.



