

# OV-knooppunt met P+R bij De Punt

Analyse van nut en noodzaak



# Inhoud

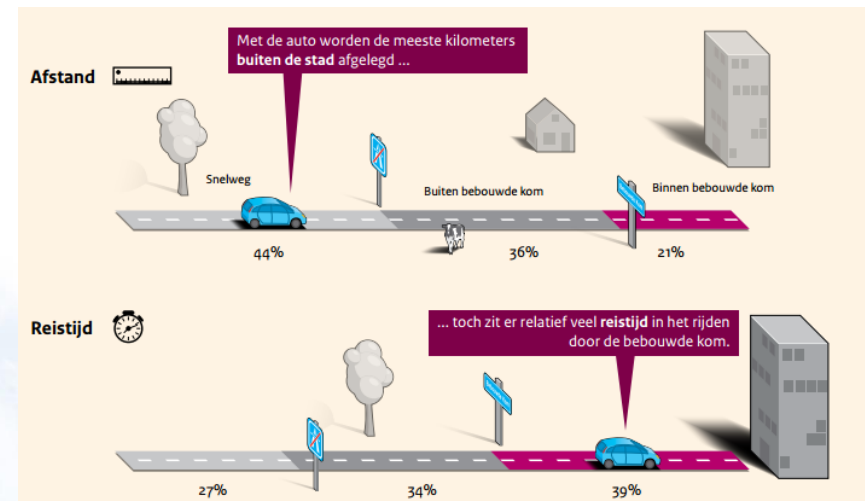
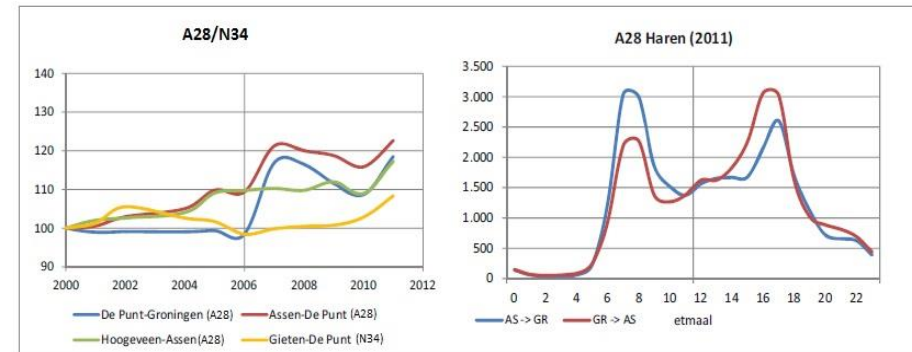
- Aanleiding & doel van het onderzoek
- Probleemanalyse
- Oplossingsrichtingen
- Advies

# Aanleiding & doel van dit onderzoek

- **Omgevingsvisie Drenthe:** Transferium De Punt genoemd als kansrijke plaats voor verknoping OV + auto
- **Advies Commissie m.e.r:** Nut en noodzaak nog niet afdoende aangetoond.
- Doel van dit onderzoek om de nut en noodzaak voor een OV-knooppunt met P+R te onderzoeken en hierover te adviseren

# Probleemanalyse (1/5)

- Van en naar Groningen (en Assen) reizen dagelijks ruim 125.000 mensen. Ongeveer 83% neemt de auto, 14% het OV en 3% de fiets.
- Groei met 1 – 1,5% per jaar
- Toenemende congestie op A28



# Probleemanalyse (2/5)

- Julianaplein bottleneck
- Ook tussen De Punt en Haren veel congestie



## 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	<b>Groningen</b>	<b>22%</b>	<b>26%</b>	<b>46%</b>	<b>37%</b>
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%

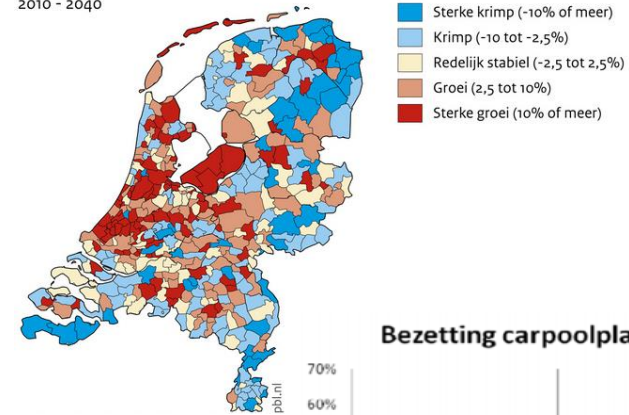


# Probleemanalyse (3/5)

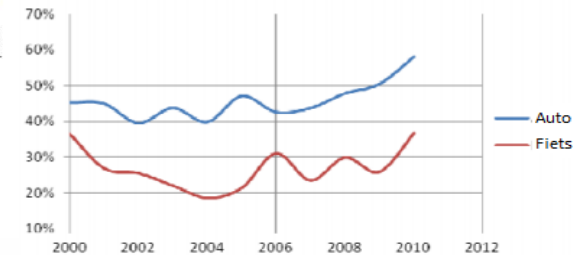
- Groningen en Assen blijven groeien
- Carpoolplaatsen (60%) en P+R (uitbreiding Haren: 250 pp) doen het goed en groeien

Bevolkingsontwikkeling per gemeente

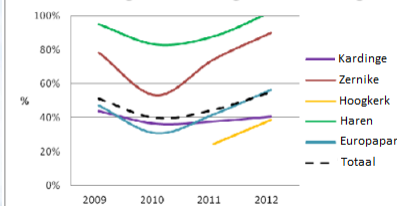
2010 - 2040



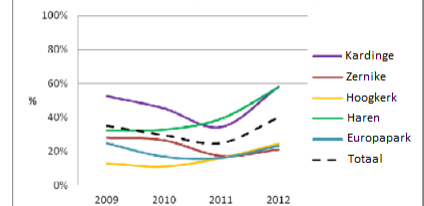
Bezetting carpoolplaatsen Drenthe



Bezetting P+R dinsdag en donderdag



Bezetting P+R zaterdag



# Probleemanalyse (4/5)

- Reizigers met de bus vanuit Drenthe naar Groningen groeit met circa 10% per jaar
- Mobiliteitsmanagement werkt! Maar het gaat over kleine maatregelen die in samenhang veel kunnen betekenen
- Groningen minder gevoelig voor het 'Nieuwe Werken' (veel onderwijs en zorg)

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

# Probleemanalyse (5/5)

- Aanpak Ring Groningen lost het ‘probleem’ op de A28 niet op...
- Er blijft congestie tussen N34 en Haren/Helpman

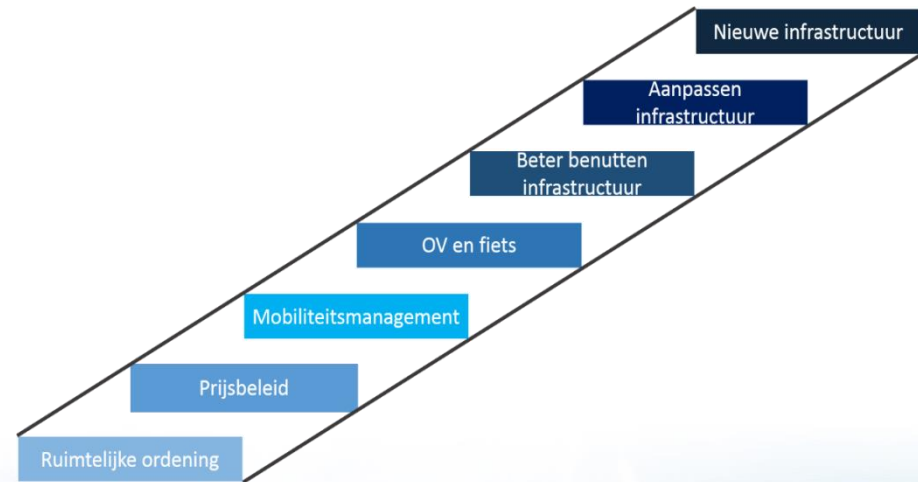


Traject	Referentiesituatie 2030		Situatie met ZRG II 2030	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
A7 Hoogkerk - Westerbroek	100	100	72	72
A7 Euvelgunne - Westerbroek	100	100	74	58
A28 N34 - Julianaplein	100	100	99	103
A28 Julianaplein – N34	100	100	105	102



# Oplossingsrichtingen (1/5)

- ‘Nieuw’ beleid: niet meteen asfalt aanleggen, maar eerst andere oplossingen afwegen
- De laatste (en duurste stap) is het aanleggen van nieuwe infrastructuur



# Oplossingsrichtingen (2/5)

- **Ruimtelijke ordening** is zinvol, maar onvoldoende oplossend vermogen voor nu
- **Prijsbeleid:** belasten (kilometerheffing), belonen (spitsmijden: max. 1,5% effect) en parkeerbeleid (bv goedkope kaartjes vanaf P+R).

Laatste 2 elementen worden reeds ingezet en is goed flankerend beleid.

# Oplossingsrichtingen (3/5)

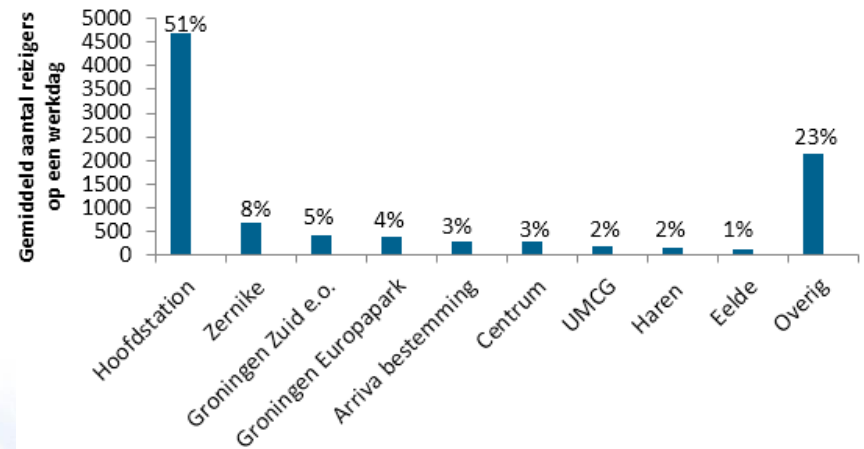
- **Mobiliteitsmanagement:** thuiswerken, carpoolen en P+R.
  - Thuiswerken wordt al gestimuleerd
  - Carpoolen is een succes
  - P+R is een succes
- P+R kan drie functies hebben:
  - Bestemmingsfunctie: faciliteert een overstap op het bestemming
  - Herkomstfunctie: faciliteert een overstap op het OV aan het begin van de reis
  - Gebiedsfunctie: faciliteert een overstap op het OV tussen het vertrek- en eindpunt in.
- P+R is extra succesvol waar OV-lijnen verknoopt worden, dan een significant hoger gebruik dan carpoolplaatsen



# Oplossingsrichtingen (4/5)

- **OV en fiets**
  - OV groeit duidelijk tussen Drenthe en Groningen
  - OV-bureau ziet kansen voor verknoping
  - Fietsverkeer wordt steeds belangrijker door bijvoorbeeld elektrische fiets
- OV en fiets hebben veel potentie, een betere verknoping is daarbij wenselijk. Samen met een P+R kan dit onderling versterkend werken

Eindbestemming buspassagiers richting Groningen



# Oplossingsrichtingen (5/5)

- **Beter benutten, aanpassen infrastructuur en nieuwe infrastructuur**
  - Nieuwe infrastructuur is een oplossing voor het probleem, maar wel een hele dure (dus niet kansrijk)
  - Aanpassing A28 is geen optie voor de korte en middellange termijn (niet op MIRT-lijst)
  - Mooi voorbeeld van Beter benutten is: *bus mag over de vluchtstrook rijden. Met een relatief kleine aanpassing (aanleg pechhavens) kan de bus langs de file rijden*
- (beperkte) Aanpassing op- en afritten aansluiting N34/A28 vermindert lokale congestie en laat P+R daar beter functioneren



# Conclusie oplossingsrichtingen

- 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.

# Advies (1/3)

- De voorwaarden voor P+R zijn duidelijk aanwezig:
  - Er is een probleem voor de korte, middellange en lange termijn
  - De komende jaren wordt de congestie versterkt door werkzaamheden
  - Er is al (volop) ingezet op andere vormen van mobiliteitsmanagement
  - De aanwezige P+R's en carpoolplaatsen doen het goed
  - Er is geen zicht op grootschalige aanpassingen aan de A28

# Advies (2/3)

- Het OV-bureau ziet kansen voor verknoping van buslijnen en routes bij De Punt
  - Slim verknopen van het onderliggende OV-netwerk en het HOV-netwerk.
    - Verknoping streeklijnen 2 en 50 met Q-link 5 levert een snellere verbinding op (reisduur van 40 → 30 min.)
    - Een van de lijnen direct naar Zernike (reistijdwinst van 20 min.)
    - Snellere verbinding voor Groningen Airport Eelde
  - Goede parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij belangrijke OV-knooppunten
    - Verplaatsing van het bestaande busstation bij De Punt naar een locatie direct aan de A28 (direct bij de aansluiting met de N34)

# Advies (3/3)

- Een P+R met OV-verknoping bij De Punt is kansrijk:
  - P+R Haren bediend andere stromen en kan het niet alleen aan
    - Het streven is om binnen de Regio Groningen Assen 4 tot 5 procent van het autoverkeer af te vangen op P+R's.
    - 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
    - Een extra P+R-voorziening aan de A28 zuidelijker dan Haren is daardoor een logische keuze. Ook, omdat deels andere stromen bediend worden
  - Bij De Punt komen de N34 en de A28 samen en de N386 ligt nabij
  - Huidige carpoolplaats 40 plaatsen, deze kan uitgebreid worden tot 200 plaatsen (kan 0,7% van het autoverkeer opvangen). Mogelijkheid tot uitbreiding naar 500 plaatsen.

# 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.