

Bereikbaarheid DNP op locatie Suikerzijde

Samengevat: aandeel autoverkeer

We adviseren om te rekenen met een autoaandeel van 40-50% in de verplaatsingen van en naar DNP in de Suikerzijde. Bij deze bandbreedte rekenen we op een parkeerbehoefte van grofweg 650 tot 800 auto's voor bezoek aan DNP. We verwachten dat de vervoerskeuze op de locatie Suikerzijde wezenlijk anders zal zijn dan bij de huidige Oosterpoort (32% auto) en bij de mogelijke locatie bij het hoofdstation (25-30% auto). Daarvoor hebben we de volgende redenen:

- OV-bereikbaarheid. De ov-bediening van het hoofdstation is flink beter dan die van station Suikerzijde. Niet alleen zijn er op het hoofdstation veel meer reismogelijkheden, ook moet men van en naar de Suikerzijde in veel gevallen (extra) overstappen.
- Autobereikbaarheid. De locatie Suikerzijde is optimaal gelegen met een dubbele aansluiting naast de Ringweg. Voor de Oosterpoort en het hoofdstation geldt dat bezoekers eerst de stad in moeten en één of meerdere VRI's moeten passeren.
- Fietsbereikbaarheid. Bewoners in stad Groningen zullen minder vaak kiezen voor de fiets. Met name voor bewoners uit het oosten van de stad (Lewenborg, Beijum, Ulgersmaborg, Korrewegwijk et cetera) heeft de auto een kortere reistijd dan de fiets en voelt de locatie Suikerzijde als ver weg. De huidige locatie en de locatie bij het hoofdstation liggen zeer centraal in de stad.

Hieronder leveren we uitgebreider input per vervoersvorm.

OV-bereikbaarheid

Aanvulling/correctie op notitie OV Suikerzijde

- Kopje 'Buslijn 8 en 18': veranderen in 'Bus' en aan de alinea de volgende zin toevoegen "Ook biedt de concessie ruimte voor een nieuwe HOV-buslijn tussen De Held, Suikerzijde en het Hoofdstation."
- Tijdpad: in de tekst staan jaartallen, op het kaartje fase 1 t/m fase 5. Voor de duidelijkheid misschien ook in de tekst de fasenummers laten terugkomen? Verder zijn de jaartallen vanaf 2030 natuurlijk vrij indicatief/onzeker. De vraag is daarom of je die jaartallen überhaupt moet noemen.
- Kansen: Voorstel voor herformulering van deze alinea "De komst van een voorziening als DNP met een grote verkeersaantrekkende werking biedt kansen voor de beoogde openbaar-vervoerverbindingen van/naar Suikerzijde. Door het tijdstip en de richting van de verkeersbewegingen van/naar DNP ontstaan kansen voor dubbelgebruik van de verbindingen, wat de haalbaarheid van deze verbindingen vergroot. Hier profiteren de toekomstige inwoners van de Suikerzijde van."

Bediening DNP per OV

Vervolgens een stuk schrijven over de mogelijkheden om DNP per openbaar vervoer te bedienen/te bereiken.

Hierbij een aanzet.

Kwaliteitseisen

Om de leefkwaliteit en bereikbaarheid van de stad te kunnen waarborgen, zet Groningen sterk in op het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer. Ook voor DNP geldt daarom dat we bezoekers en medewerkers een goede openbaar-vervoerbereikbaarheid willen kunnen aanbieden. Die bereikbaarheid wordt in belangrijke mate bepaald door de volgende reiskenmerken:

- Snelheid, betrouwbaarheid en directheid van verbindingen

- Aantal keren overstappen
- Aantal reismogelijkheden per uur
- Afstand tot halte/station

De locatie voor DNP bij het hoofdstation biedt een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, omdat alle bus- en treinverbindingen van en naar Groningen het hoofdstation aandoen en de loopafstand van station tot DNP beperkt is. Komt DNP op het voorterrein, dan zijn er minder reismogelijkheden en zal een groot deel van de bezoekers die met het openbaar vervoer komen (een keer extra) moeten gaan overstappen op het hoofdstation. Om toch zoveel mogelijk mensen te stimuleren het openbaar vervoer te gebruiken naar DNP, wordt het extra belangrijk om de overige reiskenmerken zo goed mogelijk in te vullen.

Beoogd netwerk en kwaliteit openbaar vervoer

De huidige ideeën voor het openbaar-vervoernetwerk in en rond De Suikerzijde gaan uit van de routes en haltes zoals aangegeven in de publicatie van het OV Bureau Groningen-Drenthe “De eerste paal is een haltepaal”.

In het navolgende wordt de (beoogde) kwaliteit van de (beoogde) verbindingen beschreven en of deze een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van DNP. Ook wordt aangegeven of aanpassingen denkbaar en mogelijk zijn voor een betere bediening van DNP. Uitgangspunt hierbij is een centrale ligging van DNP op het Voorterrein.

Hoofdstation Groningen

De afstand van DNP tot het hoofdstation gaat circa 2 km bedragen. Deze afstand is goed te fietsen (8 minuten). Een deel van de bezoekers en medewerkers zal van deze mogelijkheid gebruik maken, omdat zij dan geen (extra) overstap hoeven te maken en alsnog gebruik kunnen maken van het grote aanbod aan openbaar-vervoerverbindingen van/naar het hoofdstation.

Station Suikerzijde ('hub' op de kaart)

De gemeente heeft de sterke wens om een treinstation bij De Suikerzijde te realiseren. De afstand van station Suikerzijde tot DNP wordt circa 1 km. Voor treinstations is dat een heel acceptabele voor/natransportafstand. Lopend is de afstand in 12 tot 15 minuten te overbruggen, fietsend in 4 minuten. Het station zal in ieder geval bediend gaan worden door de stoptreinen Leeuwarden-Groningen. Deze treinen rijden echter niet heel vaak: overdag 2x per uur, avond en zondag 1x per uur. Daarom is de inzet van de gemeente om het aantal treinen en treinverbindingen van en naar station Suikerzijde te vergroten, bijvoorbeeld door treinen vanaf het hoofdstation door te trekken en/of door een stop van treinen op de Lelylijn. Dit zou niet alleen het aantal treinen op station Suikerzijde vergroten maar ook het aantal rechtstreekse reismogelijkheden naar Suikerzijde vergroten. Het is echter voorlopig nog allerminst zeker dat dit gaat lukken. Sterker nog: ook de komst van het station is nog niet zeker. We moeten daarom rekening houden met het scenario dat er geen station is of dat het station (in eerste instantie) maar 1 a 2x per uur bediend wordt. De meeste activiteiten in DNP vinden juist 's avonds en overdag plaats, wanneer de trein maar 1x per uur rijdt. Dat is een weinig aantrekkelijk vervoeraanbod. Het is daarom wenselijk dat er een andere, hoofdfrequente reismogelijkheid van/naar DNP is, met name van en naar het hoofdstation.

HOV-buslijnen via Peizerbaan (blauwe lijnen)

Interessant voor de bediening van DNP op het Voorterrein is de drukgebruikte bundel van HOV-buslijnen over de Peizerbaan. Over deze busbaan rijden diverse HOV-lijnen in hoge frequentie en via een directe, vlotte route tussen hoofdstation en P+R Hoogkerk. Het betreft o.a. Qlink-lijnen 3 en 4 van/naar Leek en Roden en de Qliners van/naar Drachten en Heerenveen. Beoogd is dat ook een vlotte HOV-route tussen De Held, Suikerzijde en hoofdstation via de busbaan gaat rijden. In totaal

gaat het dan overdag over zo'n 15 a 20 bussen per uur en 's avonds en op zondag zo'n 6 a 8 bussen per uur. De hemelsbrede afstand tussen DNP en de huidige bushalte aan de Peizerbaan (bij Qbuzz-stalling) is slechts 500 meter. Om DNP te kunnen bereiken vanaf de busbaan moet een aantrekkelijke looproute worden aangelegd, mét een mogelijkheid om het treinspoor te kruisen. Dan ontstaat een goede ov-bereikbaarheid vanaf het hoofdstation en vanuit plaatsen als Leek, Roden, Drachten en Heerenveen.

Buslijn 8 hoofdstation – Suikerzijde Noord – P+R Hoogkerk (oranje lijn)

De huidige buslijn tussen hoofdstation, Hoogkerk en P+R Hoogkerk gaat over enkele jaren rijden door Suikerzijde-noord. Deze buslijn heeft haltes op het Hoendiep bij de Atoomweg en Meubelboulevard. Vanaf deze haltes is het via de huidige loopbrug tussen Energieweg en Voorterrein ook slechts 500 a 600 meter lopen naar DNP. De bus rijdt overdag 2x per uur, maar 's avonds en op zondag slechts 1x per uur. De hoop is dat de komst van woningen op Suikerzijde ervoor zorgt dat deze bus ook 's avonds en op zondag 2x/uur kan gaan rijden. Daarmee zou deze buslijn een aanvulling kunnen bieden op het aantrekkelijke vervoeraanbod via de Peizerbaan en op termijn station Suikerzijde.

Buslijn 18 P+R Hoogkerk – Suikerzijde Zuid – Suikerzijde Noord – Vinkhuizen – Zernike (groene lijn)

Zodra de infrastructuur beschikbaar is, gaat buslijn 18 tussen P+R Hoogkerk, Vinkhuizen en Zernike door De Suikerzijde rijden. De dichtstbij zijnde halte voor DNP is de beoogde halte bij het Pioniersplein. Deze ligt op 700 a 800 meter van DNP. De bus rijdt eerst alleen op werkdagen overdag en de verwachting is voornamelijk dat dit ook na de ontwikkeling van Suikerzijde zo blijft. Deze buslijn is daardoor voor bezoekers van DNP niet bruikbaar en voor werknemers maar in beperkte zin.



Geen aanvullende verbindingen nodig

Uit het voorgaande blijkt dat er met de huidige en al beoogde uitbreidingen van het openbaar vervoersysteem een goede bereikbaarheid van DNP op het Voorterrein mogelijk is. De bereikbaarheid is wel minder goed dan wanneer DNP naast het hoofdstation wordt gebouwd, doordat veel bezoekers en werknemers een iets langere reistijd krijgen en (extra) moeten overstappen op het hoofdstation.

Essentieel voor de ov-bereikbaarheid van de locatie op het Voorterrein zijn:

- een goede fietsroute tussen hoofdstation en DNP

- een looproute tussen DNP en de bushalte aan de Peizerbaan, inclusief ongelijkvloerse kruising met het spoor

Autobereikbaarheid

Realiseer een parkeervoorziening

Idealiter creëren we een aantrekkelijk verblijfsgebied met een autoluw karakter rondom DNP. Hiervoor adviseren we in te zetten op de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Het behoort tot de mogelijkheden de parkeervraag eerst op te vangen op maaiveld. Dat geeft een beter beeld van de daadwerkelijke behoefte. Maar daarna leidt de realisatie van een voorziening tot de meeste kwaliteit in het gebied.

Aansluiting op de ovonde.

Het voorterrein wordt in de bestaande situatie ontsloten op de Ring West met twee halve Haarlemmermeer aansluitingen die middels een tweetal rotondes met elkaar verbonden zijn. Eén rotonde t.h.v. het Hoendiep en één (ovonde) t.h.v. het voorterrein.. We adviseren om te onderzoeken of de ontsluitingsroute vanaf de Ring de extra verkeersintensiteit als gevolg van DNP aan kan. Dit geldt voornamelijk voor de rotonde Hoendiep, die in de bestaande situatie al erg druk is. Eventuele terugslag, op o.a. de Ring dient voorkomen te worden.

Om uiteindelijk een goede uitspraak te kunnen doen over de haalbare ontsluitingsstructuur dient ook de samenhang te worden gezocht met overige (mogelijke) projecten in/om het gebied. Voorbeelden zijn de wijze waarop de knoop Hoendiep-Peizerweg in de toekomst wordt vormgegeven en de studie Suikeras, waarbij de verbondenheid van Suikerzijde met het omliggende gebied goed tegen het licht wordt gehouden. Aanbeveling om het verkeersonderdeel van de deelprojecten die er spelen in dit gebied samen te brengen om daarmee te komen tot een goede, passende ontsluitingsstructuur. Dit vergt nader (bijvoorbeeld verkeersmodel/ontwerpend) onderzoek. Of e.e.a. daadwerkelijk haalbaar is zal uiteindelijk ook afhankelijk zijn van de gekozen ontsluitingsstructuur en parkeeroplossing op het voorterrein in relatie tot DNP.

Wat gebeurt er wanneer de parkeergarage DNP onvoldoende capaciteit biedt?

Het voorterrein is en blijft voor auto's een doodlopend terrein. Men kan niet verder de Suikerzijde oprijden. We weten dat bezoekers op zoek zullen gaan naar de dichtstbijzijnde parkeervoorziening. Bij de Oosterpoort betekende dat een andere garage of op straat. Bij de Suikerzijde zou dat betekenen dat men gaat zoeken naar een plek in de wijk (Westerwal, Zeeheldenbuurt/Kostverloren, Suikerzijde) of op de bedrijventerreinen (Hoendiep). We adviseren te onderzoeken welke dit precies zijn, of dit een probleem zou zijn en welke maatregelen nodig zijn om dit eventueel te voorkomen.

Positionering DNP op het voorterrein

De ligging van DNP op het voorterrein is van belang voor het effect van mobiliteit. Kort op de ringweg betekent minder overlast van autoverkeer richting DNP. Tegelijkertijd maakt het de auto wel een aantrekkelijkere keuze. Verder van de Ring betekent meer overlast van autoverkeer, maar minder snel een keuze voor de auto. Het is ook mogelijk om de parkeervoorziening dichtbij de Ringweg te plaatsen, en DNP verder op het voorterrein. Je creëert dan een aantrekkelijker autoluw verblijfsgebied, terwijl de autobereikbaarheid van DNP wel georganiseerd is. Aandachtspunt is dan wel het parkeren voor minder validen.

Fietsbereikbaarheid

Mindere fietsbereikbaarheid t.o.v huidige locatie en locatie hoofdstation

We verwachten dat bewoners in stad Groningen in geval van locatie Suikerzijde minder vaak zullen kiezen voor de fiets dan bij de huidige locatie of een locatie bij het hoofdstation. Met name voor

bewoners uit het oosten van de stad (Lewenborg, Beijum, Ulgersmaborg, Korrewegwijk et cetera) heeft de auto een kortere reistijd dan de fiets en voelt de locatie Suikerzijde als ver weg. De huidige locatie en de locatie bij het hoofdstation liggen zeer centraal in de stad. Om de fietsbereikbaarheid en de positie t.o.v. de auto goed in beeld te brengen adviseren we om met een analyse de reistijden van/naar DNP in de verschillende locaties in beeld te brengen (bereikbaarheidskaart).

Los van de afstanden en daarbij de keuze om wel/niet op de fiets te komen zoals hierboven geschetst wordt de fietsontsluiting op locatie Suikerzijde in de toekomst wel verbeterd. Momenteel wordt gebouwd aan het eerste deel van de Suikerzijderoute met een tunnel onder de Ring die de binnenstad met het voorterrein verbindt. Deze route wordt in de toekomst ook doorgetrokken richting Hoogkerk. Daarnaast wordt binnen de planvorming van De Suikerzijde gewerkt aan een mogelijke rechtstreekse fietsverbinding met het Stadspark, Hoendiep Zuid en Vinkhuizen. Het voorterrein zal daarmee vanuit alle richting met de fiets goed bereikbaar worden.