



Q-link vervangt RegioTram

Nadat het tramproject ruw werd afgeblazen, gingen OV-bureau Groningen Drenthe en Qbuzz razendsnel aan de slag met een alternatief hov-systeem: Q-link. “De regio is nu veel beter ontsloten.”

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



P+R Hoogkerk.

Een vroege donderdagochtend. Vlak voor Groningen stukt het autoverkeer op de A7. In de striemende regen lichten vele remlichten op in het donker. Een bord met dynamische reisinformatie attendeert op P+R Hoogkerk. Daar zijn nog parkeerplaatsen vrij. En belangrijker: over 7 minuten vertrekt de volgende HOV-bus richting het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG), via de Grote Markt en het Centraal Station. Veel automobilisten kiezen op het laatste moment de afslag. Lijn 3 van Qbuzz zoekt over de vluchstrook langs de file richting het P+R-terrein. Q-link is de naam van een snel en hoogwaardig bussysteem dat sinds januari in Groningen en Drenthe rijdt. Het hov-net is onderdeel van de concessie Groningen-Drenthe, die Qbuzz tussen 2009 en 2018 rijdt. Q-link heeft drie lijnen die



vanuit de regiogebieden, die geen aansluiting op de trein hebben, via verschillende P+R-terreinen rechtstreeks naar de belangrijke bestemmingen in Groningen stad gaan (zie kaartje). Die trein vervangende hov-assen komen alle samen op het toekomstige knooppunt UMCG Noord. Twee van de lijnen gaan ook door de binnenstad, waardoor andere stadsdiensten konden vervallen en de binnenstad meer wordt ontlast. Ten slotte is er een vierde, snelle lijn met extra lange bussen vanaf Groningen CS naar Zernike Campus. De verschillende buslijnen zijn uitgevoerd in herkenbare kleuren, zoals op metrokaarten: donkerblauw, lichtblauw, oranje en paars.

Esthetiek

Op P+R Hoogkerk zijn niet alle van de 500 gratis plaatsen bezet. In de toekomst komen er nog eens 500 plaatsen bij. Door de kleurige wachtruimte blaast de wind onverminderd door. Esthetiek en comfort gaan niet altijd samen, zal Jan van Selm van het OV-bureau Groningen Drenthe later zeggen. Een man reinigt de wanden met een hogedrukpuit. Dynamische reisinformatie geeft de actuele vertrektijden en bestemmingen van de verschillende lijnen aan. Een paar dagen nadat Q-link op 5 januari van start is gegaan, zijn veel wachtende reizigers het vaste busnummer even kwijt. Een vrouw uit Oosterwolde vraagt zich af of lijn 4 haar bij de Hanzehogeschool zal brengen waar ze een opleiding verpleegkunde volgt. Ze heeft zojuist haar zoon in Drachten naar school gebracht. "Met de auto kom ik nu niet verder. Het verkeer loopt helemaal vast richting het centrum. De bus is veel sneller."

Bussen rijden af en aan. In de spits rijdt Q-link 10 keer per uur. Nadat de volle Qliners 315 en 325 zijn vertrokken, stopt lijn 4 van Q-link vanuit Roden bij de halte. De gelede bus stroomt vol.

Ov-boost

Of het nieuwe Q-linknetwerk een verbetering is ten opzichte van de twee oorspronkelijk geplande tramlijnen? Dat is een gewetensvraag, zegt Erwin Stoker, hoofd ontwikkeling van het OV-bureau Groningen Drenthe. In september 2012 viel het Groningse college over de komst van twee tramlijnen richting Zernike en het UMCG en Kardinge. Het project, waaraan tien jaar was gewerkt, dat al middenin de aanbestedingsfase zat én waar zo'n 40 miljoen aan ontwikkelingskosten in was gaan zitten, ging plotseling niet door. Stoker: "Het was een mooi concept dat 50 procent meer reizigerscapaciteit bood op de zware ov-assen, tegen 35 procent nu. Maar met Q-link en alle aanpassingen aan het overige vervoer hebben we nu ook flinke stappen gemaakt in een geïntegreerd ov-systeem van regionale trein, lange buslijnen, hov, stadsvervoer en fiets. De regio is nu veel beter ontsloten." Stoker analyseert dat gedurende de planvorming voor de tram het verdere stadsvervoer eigenlijk stil stond. "Met de tram naar de regio hadden we in 2025 pas een stap gemaakt. Terwijl Q-link nu al een enorme boost aan het openbaar vervoer geeft. Bovendien ontwikkelen we het ov gefaseerd verder in combinatie met allerlei infrastructurele projecten zoals de aanpak van de Ring Zuid, een tunnel onder het station en uitbreiding van het aantal vrije busbanen. Over twee jaar moet het hov voor 80 procent over vrije busbaan rijden."



Hoofdstation Groningen.



Oranje Q-link op weg naar Zernike.

Geen tram, geen spoorverbinding Groningen–Heerenveen en geen station Leek? Dan maar hov-bussen. Erwin Stoker, collega Jan van Selm en Marlies Visser, concessiedirecteur Qbuzz Noord Nederland, vertellen hoe samen met provincie en gemeente in een razend tempo een alternatief uit de grond is gestampt. Omdat voor het tramproject al een schat aan informatie was verzameld, kon een nieuw plan binnen een jaar worden gepresenteerd. Het werd unaniem aangenomen. Kosten: 10 miljoen voor de exploitatie tot 2018 en 10 miljoen voor de eerste infrastructuur. Vanwege de haast is materieel nog in bestelling. “Binnen de bestaande busconcessie was ruimte om het vervoer uit te breiden”, zegt Marlies Visser. Jan van Selm tekent op een papiertje een opgaande lijn. “Volgens onze visie is flexibiliteit in een aanbesteding noodzakelijk. Tijdens een concessie moet je tussentijds kunnen aanpassen en het ov gedurende die periode steeds verder verbeteren. Vroeger veranderde er nauwelijks iets binnen een concessieperiode; de afspraken stonden voor jaren.” Visser: “Zeker tijdens langdurige concessies moet je als ov-bedrijf kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Daarom zijn we nu al aan het nadenken over de concessie 2018-2028.”

Tram op banden

Busstation Groningen is het drukste busstation van Nederland. Marlies Visser wijst op de halte van lijn 15 richting Zernike Campus. “We hebben deze belangrijke Q-linkbus een prominente halteplaats gegeven. Het is de drukste lijn.” Erwin Stoker vult aan: “Komend half jaar krijgen alle haltes dynamische reisinformatie. We hebben een aparte aanbesteding gedaan voor 450 informatiepanelen.”

Lijn 15 houdt stil bij de halte. Vanwege de grote reizigersaantallen is er een open instapregime. Studenten zoeken een plaats in de moderne gelede bus die ruime biedt aan 194 passagiers. Het is warm. De klimaatbeheersing zou iets harder mogen werken, concludeert Visser. De ramen beslaan. Ze checkt op haar smartphone of de wifi het doet. Het interieur van de 20 meter lange Capacity E6 van Mercedes is oranje tot aan de buizen toe. “We gaan niet alle lijnen aan de binnenkant van hun bijbehorende kleur voorzien”, vertelt de Qbuzz-directeur, “dan zijn ze niet onderling uitwisselbaar.” De oranje lijn is het paradepaardje van Q-link. De tram onder de bussen, vindt Visser.

Compacte stad

De noodzaak het openbaar vervoer te verbeteren en uit te breiden en de stad bereikbaar te houden, was groot. Groningen is een compacte stad die snel verstopt. Op twee vierkante kilometer bevinden zich 60.000 arbeidsplaatsen en nog veel meer werknemers. De universiteit leidt zo'n 40.000 studenten op. “De wal keert het schip”, weet Stoker. “Er was meer nodig om de stad



Universitair Medisch Centrum Groningen.



Mobiliteitsstrategie

Q-link is onderdeel van de Hov-visie van de regio Groningen-Assen, die weer onderdeel is van de Mobiliteitsstrategie van de provincies Groningen en Drenthe. Deze strategie behelst verbetering van het openbaar vervoer, de infrastructuur en de bereikbaarheid in het algemeen. Er is zo'n 70 miljoen beschikbaar vanuit de Zuiderzeegelden. Om alle initiatieven op elkaar af te stemmen is Groningen Bereikbaar opgericht. Daarin werken de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe, ProRail, Rijkswaterstaat en werkgeversorganisaties samen. De afgelopen tijd zijn al meer grote ov-projecten gerealiseerd, zoals frequentieverhogingen van Qliners en regionale spoorlijnen, reactivering van de spoorlijn Groningen–Veendam, een nieuw station Europapark, transferia, busbanen en de introductie van P+R-buslijnen. Hov-assen (zowel trein als bus) zijn de ruggengraat van het ov-net. Doel is om stad en regio, economische toplocaties en de belangrijke ov-knooppunten plus P+R-terreinen hoogwaardig met elkaar te verbinden via spoor en bus.

bereikbaar te houden. Door ons te richten op de verdere ontwikkeling van vijf P+R-terreinen, die als een schil om de stad liggen, en deze via hoogwaardig openbaar vervoer te verbinden met belangrijke locaties, ontlasten we de stad." Groningen had al ervaring met P+R-bussen. Citybus bleek een succes. "Aanvankelijk waren we vooral gericht op winkelend publiek", vertelt Jan van Selm. "Maar omdat steeds meer forenzen de transferia gebruikten, hebben we in 2008 de dienstregeling aangepast. En we zijn vanaf zes uur 's morgens gaan rijden." Q-link is een vervolg op dit concept. Stoker: "Op alle mogelijke manieren proberen we reizigers

uit de auto te krijgen. Ruim duizend werknemers van het UMCG hebben via hun werkgever een speciaal abonnement voor de P+R-parkeerplaatsen. Dat scheelt dagelijks zeven- tot achthonderd auto's op de ring. Met veel werkgevers proberen we nu vergelijkbare afspraken te maken." Marlies Visser: "Ons motto is: met de chauffeur naar je werk." Lijn 15 zoekt het universiteitscomplex Zernike op. In nog geen 12 minuten is het traject afgelegd. De helft van de tijd die een reguliere stadslijn met veel meer haltes nodig heeft. De frequentie op deze oranje lijn blijft de hele dag hoog. Omdat de college-uren zo verschillen, is er niet echt sprake

van een ochtend- en middagspits. In no time is de bus leeggestroomd. Stoker wijst op de vele fietsenstallingen. "Er wordt ook veel gefietst hoor. De fiets heeft in de stad over een afstand tot 7 kilometer een aandeel van 55 procent."

Klanten vasthouden

Tussen 2000 en 2011 nam het openbaar vervoer van en naar Groningen met 23 procent toe tot ongeveer 86.000 reizigers per dag. In Groningen en Drenthe reizen dagelijks in totaal 120.000 mensen. Q-link, in combinatie met de parkeerterreinen, zal het reizigersaantal verder opstuwten, is de verwachting. "Ik heb daar veel vertrouwen



Station Groningen Europark.

in”, zegt Marlies Visser. “Door comfortabeler en luxer openbaar vervoer. Gemak is het sleutelwoord. Daarnaast zie je een tendens dat vooral jongeren niet zoveel met een auto hebben. Het is een generatie die liever deelt dan bezit, veel gebruikmaakt van het openbaar vervoer en de OV-fiets. Die studenten moeten we als klant zien vast te houden.”

Het Universitair Medisch Centrum beslaat een oppervlakte van 2 kilometer. Er zijn meerdere ingangen en meerdere haltes. UMCG Noord is een knooppunt waar drie Q-linklijnen, 3, 4 en 5, vanuit de regio samenkomen. Ook vanwege het nabijgelegen station Europapark is dit een belangrijke knoop, zegt Erwin Stoker. “Werknemers, maar ook IKEA-klienten hebben een snelle verbinding. En de stad wordt ontlast.”

Langs de volle (betaalde) parkeerterreinen Euroborg/P3 rijdt de paarse Q-link 5 over de vrije busbaan naar station Europapark. Het station, gelegen aan de spoorlijn Zwolle–Groningen en Groningen–Winschoten, werd vorig jaar opgeleverd. Een grote lichte ondergrondse fietsenstalling springt in het oog. Een stukje verderop doemt het stadion van FC Groningen op. Naast het station

is een gloednieuw stadskantoor gebouwd. “Dit is een heel nieuw ontwikkelgebied met bedrijven en onderwijsinstellingen”, vertelt Jan van Selm. “Er is veel ruimte en door het mooie ov-netwerk biedt het veel potentie. Via Europapark ben je heel snel met de paarse Q-link 5 bij het UMCG en heb je verder niets met de stad te maken. En op termijn zal de sneltrein vanuit Leeuwarden worden

doorgetrokken naar station Europark.” Terwijl de Q-linkbus zijn weg over vrije busbanen vervolgt, blikst Van Selm nog even terug op het tramproject. “De ontwikkelingen gaan zo snel”, peinst hij, “de kans is groot dat over tien jaar automatisch gestuurde bussen over vrije busbanen zoeven. Dan heeft niemand het meer over een tram.”



Busstation Groningen.