

Datum : 13-01-2016

Onderwerp: Openbaar vervoer in de visie Binnenstad

Samenvatting

Om de economische vitaliteit van de binnenstad en de aantrekkelijkheid als verblijfsgebied te vergroten, zijn aanpassingen in de inrichting van de openbare ruimte noodzakelijk. De aanwezigheid van het openbaar busvervoer in de binnenstad is daarbij een bepalend element. Zowel in de bestaande conflicten tussen voetgangers, fietsers en bussen als in de inrichting. Onder andere in relatie tot die bus zijn daarom 3 varianten onderzocht waarmee de aantrekkelijkheid kan worden verbeterd.

In de variant 1 – Herinrichting worden de huidige busroutes mede ingericht als verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers, waarmee een meer gedeeld verkeersgebruik (Shared Space) ontstaat en waarbij bijvoorbeeld de asfaltwegen worden vervangen door de uniforme gele steentjes. Hiervoor is een geschatte investering nodig van 11-12 miljoen euro en dit heeft voor de reiziger geen gevolgen in de bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer. Nadeel van deze variant is dat de ruimte die aan de voetganger wordt geboden beperkter is en dat conflicten tussen de diverse verkeersdeelnemers blijven bestaan. De bus blijft over de Grote Markt rijden en de huidige situatie met menging van verkeer in de A-straat/Brugstraat blijft bestaan.

In variant 2 – Omleiding wordt de aantrekkelijkheid van verblijf in de binnenstad maximaal vergroot door de bussen over nieuwe routes langs de rand van binnenstad te laten rijden en daar nieuwe haltes bij Provinciehuis en Westerhaven te realiseren. De huidige busroutes combineren dan lopen met fietsen en de conflicten tussen voetgangers, fietsers en busverkeer worden volledig opgeheven. Wel blijven conflicten met bevoorradingsverkeer en taxi's bestaan. Ook veranderen de loopstromen vanaf de bushaltes en om de nieuwe wandelroutes in te richten en de bus vlot en betrouwbaar over de nieuwe rijroutes te leiden is een investering van 22,5 miljoen euro nodig.

De kern van de door Socialistische Partij (SP) ingebrachte variant 2a – OmleidingPlus is ook om de bus over nieuwe routes langs de rand van de binnenstad te laten rijden net als variant 2, maar daarbij dan ook de huidige haltes vanuit de noordelijke wijken te blijven aandoen (in één richting, met lagere frequentie). Positief is dat daarmee de bereikbaarheid per OV gedeeltelijk gehandhaafd blijft. De fysieke ruimte om de dan blijvende conflicten tussen voetgangers, fietsers en busverkeer op te heffen ontbreekt (A-straat/Brugstraat) echter en nieuwe conflicten worden geïntroduceerd (Sint Jansstraat). De verwachte investering is vergelijkbaar met variant 2 – Omleiding. Deze variant heeft daarnaast negatieve consequenties voor het OV-systeem: de bereikbaarheid van de binnenstad verslechterd vanuit de zuidelijke wijken en de regio door onduidelijkheid in de routevoering (heen- en terug route en halte verschillend), extra overstaps bij het Hoofdstation en de inzet van extra materieel.

De te verwachten extra kosten in de exploitatie van het openbaar busvervoer zijn in de onderzochte varianten nihil. Verschillen in rijtijden tussen de routes zijn klein en licht positief voor variant 2 – Omleiding. Ook zijn er in variant 2 en 2a kleine veranderingen in de reiskosten voor de busreiziger, omdat de lengte van de routes wijzigt. Soms zijn deze effecten positief (tot €0,09 enkele rit), maar in de meeste gevallen is het effect negatief (tot €0,16 enkele rit in variant 2 en bijna €0,50 enkele rit in variant 2A doordat eerst doorgereden wordt naar het station). De totale veranderingen in reizigersopbrengsten (positief of negatief) zijn vooraf niet te bepalen.

De conclusie is dat de totale ambitie van de visie binnenstad, waarbij we kiezen voor de voetganger en fietser, alleen gerealiseerd kan worden door de bus in zijn geheel niet meer dóór het hart van de fijnmazige en historische binnenstad te laten rijden, maar via een andere route door de binnenstad om te leiden waarbij de looproutes vanaf de nieuwe centrumhaltes toegankelijk worden ingericht.

Deze notitie

In deze notitie zijn de mogelijkheden beschreven om de aantrekkelijkheid van de Groningse binnenstad te vergroten, in relatie tot het openbaar busvervoer.

Een nieuwe visie: Bestemming Binnenstad

De Groninger binnenstad is een populaire bestemming voor wonen, werken, studeren, winkelen en ontspannen. Door grote diversiteit en concentratie van voorzieningen is de aantrekkelijkheid groot. De stad groeit naar 225.000 inwoners of meer en de regiofunctie wordt steeds groter. We hebben nu een vitale, aantrekkelijke en succesvolle binnenstad.

In de huidige vorm kan de openbare ruimte het toenemende aantal voetgangers, fietsers, bussen, vrachtauto's, taxi's en evenementen echter niet meer aan. De druk op de fijnmazige historische structuur van de binnenstad neemt toe en er is een gebrek aan ruimte voor voetgangers en fietsers.

Om er voor te zorgen dat de economische vitaliteit van de binnenstad behouden blijft of zelfs kan worden vergroot is het noodzakelijk keuzes te maken. Voorkomen moet worden dat bezoekers en positie verloren gaan door ruimte te maken voor maatregelen die het verblijfsklimaat en daarmee ook de leefbaarheid en het economisch functioneren van de binnenstad verbeteren.

In de nieuwe visie op de binnenstad is de gemeentelijke ambitie beschreven en is benoemd hoe deze gerealiseerd wordt. Met het beter en over een groter gebied benutten van de wervingskracht van de binnenstad, wordt de economische vitaliteit versterkt. Bezoekers vragen een totaalbeleving, met een divers voorzieningenaanbod en niet alleen een winkelcentrum. Daarnaast heeft de binnenstad ook een belangrijke functie voor de dagelijkse consument. Toerisme, recreatie, wonen en ontspanning zijn meer onderdeel geworden van het gebruik van de binnenstad en daarom krijgen voetgangers en fietsers alle ruimte geven en de openbare ruimte daarop herinrichten. Daarom wordt geïnvesteerd in een uitbreiding van het voetgangersgebied, in samenhang met een toegankelijke, aantrekkelijke openbare ruimte en in een goede bereikbaarheid. Samen met bewoners, bedrijven en instellingen ontstaat een sfeervol stadshart dat, met inspanningen en betrokkenheid van alle partijen, uitnodigt tot verblijf en investeringen.

Er wordt snel gestart met een aanpak die gericht is op het verbeteren van het verblijfsklimaat in de binnenstad. Bestaande onveilige situaties, vooral tussen langzaam verkeer onderling (voetgangers en fietsers) en tussen voetgangers, fietsers en bussen, worden direct aangepakt. Dat is de voorbereiding op extra passantenstromen, die ontstaan met de opening van nieuwe publiekstrekkers aan de Westerhaven, de Grote Markt en de Nieuwe Markt.

Al decennia lang is het gemeentelijk beleid er op gericht de voetganger de ruimte in de binnenstad te geven. Met diverse maatregelen is daar al veel in bereikt. De nieuwe visie gaat verder met de uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied en met een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. De focus ligt daarbij vooral op het stadshart en op de routes daar naar toe vanaf de vier entreegebieden (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Hoofdstation). Elke route vanaf een parkeergarage krijgt zo meer ruimte voor de voetganger en fietser. Het op sommige routes noodzakelijkerwijs verschuiven van andere verkeersstromen (fiets, bus en auto) is daarvan een gevolg.

Ambities visie binnenstad

Er ontstaat een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes. Het ruim baan maken voor de voetganger en fietser in de binnenstad wordt op een 4-tal specifieke routes en locaties echter bemoeilijkt door de aanwezigheid van bus-, vracht- en autoverkeer. Om de ambities van de visie binnenstad te kunnen realiseren, is het oplossen van deze knelpunten noodzakelijk. De knelpunten zijn:

1. Grote Markt

De aanwezigheid van bussen, bevoorrading, taxi's etc doet inbreuk op de aantrekkelijkheid van het centrale plein. Met de bouw van het Forum, de bijbehorende parkeergarage en de nieuwe oostwand ontstaan andere, nieuwe looproutes en de huidige busroute over het plein is daarin een barrière;

2. Oosterstraat/Gelkingestraat

De Oosterstraat is belangrijk in de aantrekkelijke looproute vanaf de parkeergarage Damsterdiep. We willen deze straat daarom herinrichten en meer als winkelstraat laten functioneren. De huidige inrichting als voetgangers-, fiets- en busroute moet daarop worden aangepast. De Gelkingestraat willen we eveneens een nieuwe impuls geven. Deze straat wordt nu gedomineerd door het busverkeer en dat gaat ten koste van het verblijfsklimaat;

3. A-straat/Brugstraat

Op deze looproute vanaf entreegebied Westerhaven worden grote knelpunten ervaren door bezoekers, winkeliers, bewoners en passerende fietsers en voetgangers. Zeer regelmatig doen zich opstoppingen en conflicten voor, veroorzaakt door de aanwezigheid van auto's, bussen en bevoorravingsverkeer. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om al deze verkeerssoorten te kunnen faciliteren;

4. Oude Ebbingstraat

De Oude en Nieuwe Ebbingstraat vormen samen de verbinding vanaf Ebbingekwartier en Boterdiepgarage naar de binnenstad. De route is nu ingericht voor alle verkeerssoorten. De doorontwikkeling van de winkel- en verblijfsfunctie wordt beperkt door de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van auto- en busverkeer is daarin een knelpunt.



Knelpunten menging verkeerssoorten

Het kenmerk van al deze knelpunten is het conflict tussen de verblijfsfunctie enerzijds en het belang van de route voor fiets-, bus- en autoverkeer anderzijds. De fiets kan (tot bepaalde mate) de ruimte gebruiken samen met de voetganger, maar voor de combinatie met bus of ander verkeer is dat lastiger.

Oplappingsrichtingen

Om de knelpunten weg te nemen of te verminderen zijn twee oplossingsrichtingen onderzocht, met één subvariant:

- Variant 1 - Herinrichting

Het opnieuw inrichten van de routes, met behoud van de huidige verkeersfunctionaliteit, zodanig dat wel het primaat bij de aantrekkelijkheid voor de voetganger (en de fietser) komt te liggen;

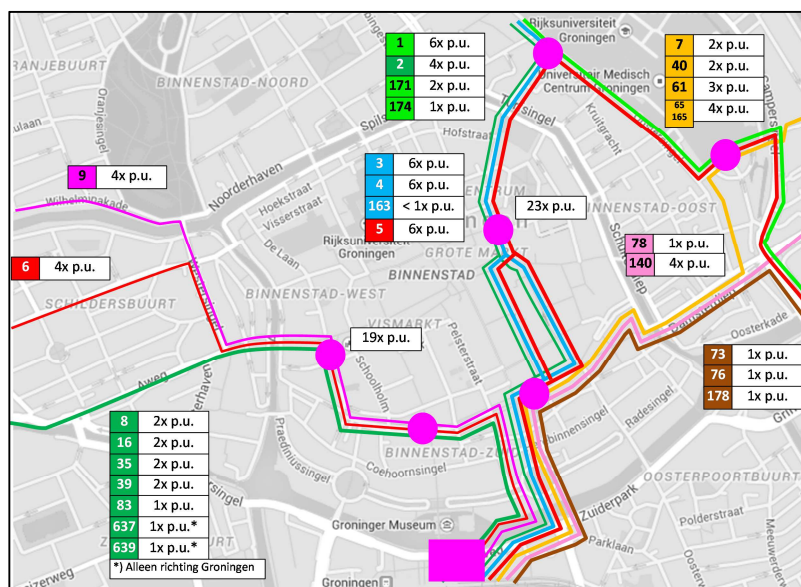
- **Variant 2 - Omleiding**
Het wijzigen van bus- en autoroutes, zodat deze niet meer middendoor, maar soms langs de rand van de binnenstad lopen. Daarmee worden de langzame en snellere verkeerssoorten in de binnenstad gescheiden en ontstaat de meeste ruimte voor herinrichting van looproutes;
- **Variant 2a – OmleidingPlus**
Een optimalisatie van variant 2, waarin ook de bus- en autoroutes worden gewijzigd, maar met behoud van een beperkte busbediening van de huidige binnenstadshaltes Grote Markt en A-kerk. Deze subvariant is ingebracht door de Socialistische Partij (SP).

Huidige situatie: bussen in de binnenstad

De binnenstad is één van de stedelijke dynamo's, met ook een belangrijke rol voor de gehele regio en de bereikbaarheid per openbaar vervoer is daarom van groot belang. Vanuit de wijken en van buiten de stad moet de binnenstadsbezoeker ook per bus in de binnenstad kunnen komen.

Er lopen nu 2 hoofd-busroutes door de binnenstad. Aan de oostzijde halteren de HOV-lijnen 3, 4 en 5, de stadslijnen 2 en 11 en de regioliijn 163 op de Grote Markt. Dat gaat om 29 bussen per uur (ochtendspits, in 1 richting), ongeveer 750 bussen per dag. Aan de westzijde lopen de stadslijnen 6, 8 en 9 en de regioliijnen 35, 39, 83, 637 en 639 door de A-straat/Brugstraat en halteren bij de A-kerk. Daar rijden 19 bussen per uur (ochtendspits, in 1 richting), ongeveer 500 bussen per dag. Al deze buslijnen lopen over het Zuiderdiep en Hereplein naar het Hoofdstation.

In 2014 is het HOV-bussysteem geïntroduceerd, waarmee het aantal bussen op de Grote Markt is teruggebracht van 1100 naar de huidige 750 per dag. Vanaf 2017 wordt een volgende serie veranderingen doorgevoerd en wordt het HOV-systeem gecompliceerd. Stadslijn 11 rijdt dan niet meer over de Grote Markt en verandert in HOV-lijn 1 tussen Europapark en Zernike, waarmee het aantal bussen over de Grote Markt terug gaat naar 23 bussen per uur (ochtendspits, in 1 richting), ongeveer 600 bussen per dag.



Buslijnen binnenstad situatie 2017 (compleet HOV)

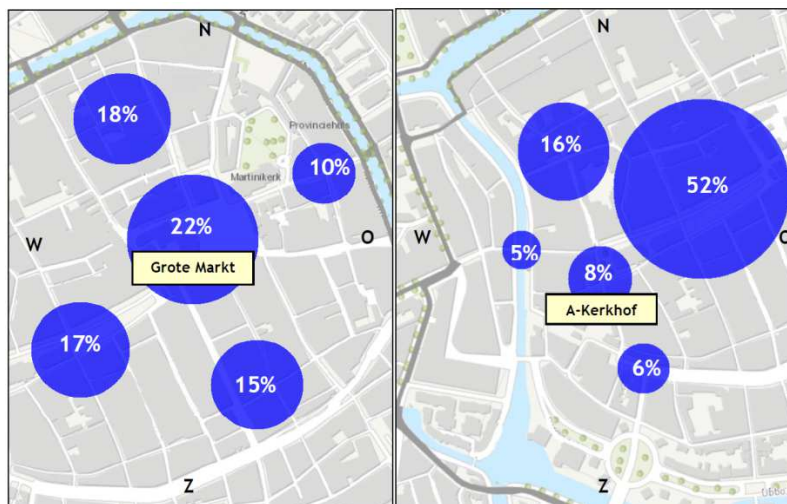
De huidige busroutes door de binnenstad zijn uitgevoerd als asfaltwegen, waarvan ook fietsverkeer, bevoorradingsverkeer en taxi's gebruik maken. Er is een ontwikkeling in materieel waar te nemen, waarin de bussen langer geworden zijn, als gevolg van een groei in het aantal reizigers. Dit heeft een grotere ruimtelijke impact op de leefbaarheid in de binnenstad.

Huidige situatie: gebruik van de bushaltes binnenstad

Om in beeld te krijgen hoe de huidige haltes op de Grote Markt en A-kerkhof worden gebruikt, is eind oktober 2014 door het onderzoeksbureau Intraval een representatieve enquête gehouden onder gebruikers (uitstappers). Het verslag van dit onderzoek is als bijlage bij deze notitie gevoegd.

Het onderzoek leert dat ongeveer de helft van de gebruikers van binnen de gemeente Groningen komt (56%) en de andere helft van daarbuiten (zowel uit de regio als van verder). De leeftijdsopbouw is vergelijkbaar met die van het totale binnenstadsbezoek (Thermometer Binnenstad Groningen in 2011). De samenstelling van gebruikers en antwoorden van Grote Markt en A-kerkhof verschillen onderling beperkt en zijn vergelijkbaar.

Belangrijke constatering is dat de busgebruikers over een groot gedeelte van de binnenstad uitzwerven. De eindbestemming is veelal de omgeving Grote Markt en Vismarkt, maar ook Oude Ebbingstraat, Oude Boteringestraat, Herestraat en Broerplein worden bezocht (zie afbeelding). De loopafstanden die mensen daarbij afleggen bedragen tot wel 500-600 meter (bijvoorbeeld halte A-Kerkhof naar Grote Markt of halte Grote Markt naar einde Herestraat). Ongeveer 70% van de uitstappers geeft aan juist deze halte te kiezen, omdat die dicht bij het te bezoeken deel van de binnenstad ligt.



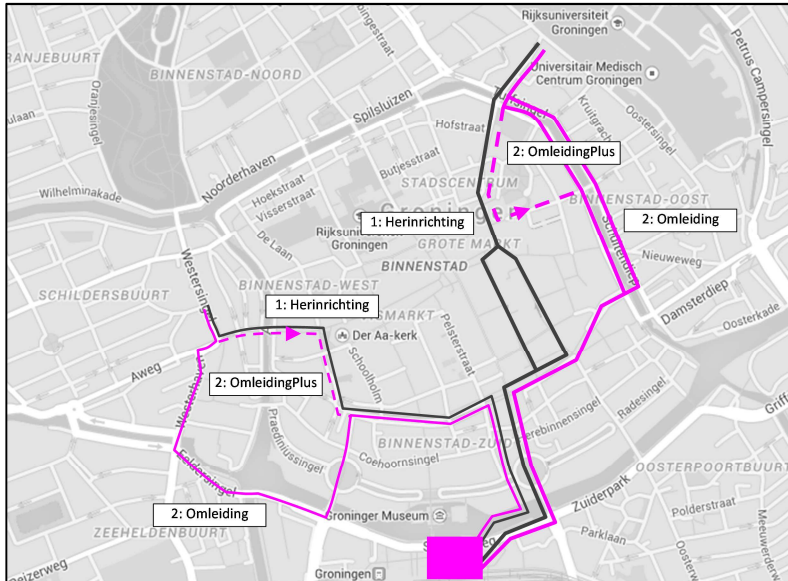
Eindbestemming in binnenstad vanaf haltes Grote Markt en A-Kerkhof

Bijna 50% zegt te komen winkelen, maar de bestemming van de overige 50% geeft een gevarieerd beeld van allerlei andere redenen: werk, studie, afspraak, uitgaan, eten, etc. De meeste gebruikers zijn vaste busklanten, maar tot 40% geeft aan keuzereiziger te zijn en zelfs meestal met auto of fiets te komen. Ook de redenen waarom bezoekers met de bus gaan zijn divers. Gemak, geen andere vervoermiddel en dichtbij bestemming worden vaak genoemd. De parkeermogelijkheden en –kosten spelen soms ook een rol. Midden in de binnenstad uitstappen wordt door 5% van de ondervraagden als reden genoemd. Voor het merendeel van de ondervraagden is reizen per bus makkelijk en slechts enkele procenten (4-10%) kampt met fysieke (loop)problemen in het reizen.

Tijdens het onderzoek was het droog en zonnig weer en bij slechtere weersomstandigheden gebruiken verhoudingsgewijs meer keuzereizigers de bus, maar het is te verwachten dat de overige verdelingen over kenmerken hetzelfde beeld blijven geven.

Varianten: de bus in de binnenstad

Er zijn twee principieel onderscheidende varianten: Herinrichting en Omleiding. Daarop is nog een optimalisatie onderzocht met een beperkte busbediening van de huidige centrumhaltes, OmleidingPlus.



Varianten: Herinrichting, Omleiding en OmleidingPlus

Variant 1 - Herinrichting

De ambitie van de nieuwe binnenstadvisie: ruim baan voor de voetganger, wordt ten dele gerealiseerd.

In deze eerste variant blijft het verkeerssysteem onveranderd en blijft dus ook de bus de huidige routes door de binnenstad volgen. Die routes worden dan wel zodanig aangepast dat het verblijfsgebied voor de voetganger aantrekkelijker wordt. Op de Grote Markt ontstaat een gedeeld gebruik van de ruimte voor alle verkeersdeelnemers (Shared Space). Op de andere routes ontbreekt de fysieke ruimte voor deze inrichting en bestaan aanpassingen vooral uit het vervangen van de asfaltwegen door de uniforme gele steentjes.

De aanpassing van de inrichting is veelal visueel en wordt vooral op de Grote Markt aangepast op de voetganger en fietser. De bus is nog slechts te gast. De wandelroutes vanaf de entreegebieden worden aantrekkelijker. De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer en bussen blijft bestaan (Astraat/Brugstraat, Oosterstraat/Gelkingestraat, Grote Markt) en dat is een grote beperking op de ontwikkelingsmogelijkheden van de diverse routes tot winkel- en verblijfsgebied. De barrièrewerking van de busroute op de relatie Grote Markt – Nieuwe Markt wordt verminderd, maar niet opgeheven.

Om de herinrichting van de Oude Ebbingestraat mogelijk te maken, wordt ook de Kreupelstraat een 2-richtingen auto- en busroute tot het Kwinkenplein. Met dat gegeven, kan er bij het kruispunt Kattenhage/Turfsingel mogelijk nog meer prioriteit aan openbaar vervoer worden gegeven, met wijzigingen in opstelstroken en verkeerslichtenregeling, zodat op de route over de Grote Markt een optimale rijtijd voor de bus wordt gehaald.



Variant 1 – Herinrichting: Brugstraat, Oosterstraat en Grote Markt als busroute

Variant 2 - Omleiding

De volledige ambitie van de binnenstadvisie kan worden gerealiseerd.

In de tweede variant wordt namelijk maximaal ingezet op de voetganger en het creëren van aantrekkelijke verblijfsruimte. De conflicten tussen voetganger, fietser en bus worden opgelost en de barrière tussen Grote Markt – Nieuwe Markt opgeheven. Daartoe worden de busroutes verlegd naar de rand van de binnenstad met haltes op nieuwe, strategische locaties. Aan de oostzijde betekent dat niet meer rijden over de Grote Markt, maar een nieuwe busroute over het Kattendiep en de oostelijke Diepenring. Aan de westzijde rijdt de bus niet meer door de A-straat/Brugstraat, maar over de Westerhaven en Eeldersingel. De functie van de halte Grote Markt wordt overgenomen door de huidige halte op het Zuiderdiep en door een nieuwe halte op de Diepenring bij het Provinciehuis. De halte bij de A-kerk wordt verplaatst naar de Westerhaven.

De huidige busroute Oosterstraat/Grote Markt wordt volledig ingericht als voetgangersgebied. De Brugstraat en Munnekeholm en ook de Oude Ebbingestraat zijn dan autovrij en alleen nog bestemd voor voetgangers en fietsers. De Gelkingestraat wordt een 2-richtingen fietsstraat, als onderdeel van een nieuwe noord-zuid fietsroute door de binnenstad, over de Grote Markt. Daarbij worden ook de looproutes vanaf de nieuwe haltes Provinciehuis (St Jansstraat) en Westerhaven ontwikkeld tot aantrekkelijke wandelroutes.



Variant 2 – Omleiding: Brugstraat, Oosterstraat en Grote Markt als voetgangersgebied

Dit heeft ook gevolgen voor het ontwerp van de nieuwe busroutes over Diepenring en Westerhaven. Deze moeten worden aangepast zodat er een vlotte en betrouwbare busroute ontstaat. Dat betekent een nieuwe brug tussen Kattendiep en Schuitendiep en een herinrichting van de Diepenring tot één rijstrook en een aparte fietsstrook. De Westerhaven wordt uitsluitend bestemd voor busverkeer in 2 richtingen. Op beide routes zijn aanpassingen van de kruispunten noodzakelijk in opstelstroken en verkeerslichtenregeling, zodat er een concurrerende en betrouwbare rijtijd voor de bus gehaald wordt.

Om busroutes te verleggen zijn soms ook aanpassingen in de autostructuur nodig. Belangrijkste wijziging is dat de Westerhaven voor auto's niet meer berijdbaar is, maar de route dan voortaan verloopt via de Eendrachtskade en de Hoendiepskade/A-weg. De parkeergarage Westerhaven blijft vanuit zuidelijke richting gewoon bereikbaar. Ook is autoverkeer door de A-straat/Brugstraat/-Munnekeholm niet meer mogelijk, deze binnenstadsroute verdwijnt dus, waarbij de noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en bedrijven gehandhaafd blijft, wellicht via aangepaste routes. Tot slot wordt de Kreupelstraat een 2-richtingen autoroute tot het Kwinkenplein.

Bevoorrading van de binnenstad blijft te allen tijde nodig. Binnen de venstertijden (5-11 en 18-20 uur) is dat mogelijk en daarbij buiten alleen voor levering van verswaren. Ook taxiverkeer (oa WMO) blijft mogelijk, maar in gebieden met het primaat voor de voetganger alleen nog tussen 18 en 11 uur. Conflicten van voetgangers en fietsers met vrachtverkeer en taxi's blijven daarom altijd gedeeltelijk bestaan.

Variant 2a - OmleidingPlus

Deze subvariant op variant 2 – Omleiding, is ingebracht door de Socialistische Partij (SP). Om deze variant op dezelfde manier te kunnen analyseren en beoordelen als de overige varianten heeft met de initiatiefnemer gesprek plaats gevonden om de juiste uitgangspunten en keuzes vast te stellen. De beschrijving van deze subvariant en gemaakte afspraken zijn ook weergegeven in bijlage 3.

Met deze variant kan de ambitie van de binnenstadvisie grotendeels worden gerealiseerd.

Het basisuitgangspunt van deze optimalisatie van variant twee is ook hier de verlegging van de busroutes naar de rand van de binnenstad (over de Diepenring en Westerhaven/Eeldersingel) met nieuwe haltes. Vrijwel alle bussen volgen deze routes. Echter, om vanuit de noordelijke wijken toch nog in het hart van het centrum met het openbaar vervoer te kunnen komen, rijden de lijnen 3, 4, 6, 8 en 9 in deze optimalisatievariant gedeeltelijk langs de halte Grote Markt (Kwinkensplein) respectievelijk A-kerk (2 keer per uur, alleen in noord->zuid richting).

Dit is mogelijk door lijn 3 en 4 in één richting door de Kreupelstraat en dan de Sint Jansstraat te laten rijden en de inrichting daar op af te stemmen. Lijn 6, 8 en 9 rijden dan in één richting over de huidige route A-straat – Brugstraat – Munnekeholm.

Deze optimalisatie van OV-bediening houdt in dat alle maatregelen op de nieuwe busroutes over Diepenring en Westerhaven genomen moeten worden en dat daarnaast op twee primaire routes voor de voetganger Sint Jansstraat en A-straat/Brugstraat ook een buslijn wordt in het ontwerp wordt ingepast.

De conflicten tussen voetganger, fietser en bus worden zo grotendeels opgelost en de barrière tussen Grote Markt – Nieuwe Markt opgeheven. Er rijden geen bussen meer over de route Grote Markt/Oosterstraat en zo ontstaat de ruimte voor de voetganger. Door de Kreupelstraat en A-straat/Brugstraat rijden veel minder bussen dan in de huidige situatie, maar wordt niet geheel busvrij. In de op te waarderen Sint Jansstraat tot aantrekkelijke wandelroute, rijden dan ook enkele bussen per uur (nu busvrij).



Variant 2a – OmleidingPlus: Sint Jansstraat met éénrichtingsverkeer bus

Varianten: Effecten en gevolgen

Aanpassingen in inrichting of verkeersstructuur zijn niet zonder gevolgen. Er heeft daarom een analyse plaatsgevonden van de effecten en consequenties van de beide varianten. In relatie tot het openbaar vervoer zijn daarbij de volgende aspecten in beeld gebracht:

- OV-bereikbaarheid bestemmingen binnenstad
- Rijtijden (exploitatie)
- Betrouwbaarheid van rijtijd
- Aantal reizigers (exploitatie)
- Reiskosten
- Investeringskosten

OV-bereikbaarheid bestemmingen binnenstad

In variant 1 – Herinrichting blijven de huidige haltes in de binnenstad bestaan en treden geen veranderingen op in de bereikbaarheid van bestemmingen.

In variant 2 – Omleiding verandert het halte-systeem van de binnenstad. Reizigers stappen uit aan de rand van de binnenstad en komen deze binnen vanaf een ander punt dan vanaf de huidige haltes en verdelen zich van daaruit over de bestemmingen. Uit het reizigersonderzoek (Intraval) blijkt dat bezoekers ook de huidige haltes slechts als beginpunt van het binnenstadsbezoek beschouwen. Looppatronen van OV-reizigers veranderen.

De loopafstanden vanaf de dichtstbijzijnde halte tot sommige bestemmingen in het hart worden groter. De afstand vanaf de nieuwe haltes Westerhaven en Provinciehuis is ongeveer 300 meter meer. Als de wandelroutes aantrekkelijk zijn ingericht en zijn voorzien van winkels, etc. is de loopafstand in de beleving van bezoekers echter kleiner dan de werkelijke loopafstand. Voor een stadscentrum werken ook andere mechanismen dan voor een normale halte: bezoekers blijven voor langere tijd, gaan niet naar één bestemming en zwermen uit over de gehele binnenstad.

De visie binnenstad zet daarom sterk in op de verbetering van de aantrekkelijkheid en inrichting van de wandelroutes naar het overige winkelgebied, vanaf de nieuwe haltes, maar ook vanaf de entreegebieden (parkeergarages). Daar begint de binnenstad.

Voor andere, meer specifieke bestemmingen in de binnenstad zoals de RUG-locaties Broerplein en Harmonie is de aantrekkelijkheid van de looproute van minder belang. Deze afstand gaat van 400 naar 600 meter. Uit het reizigersonderzoek blijkt dat een klein deel van de huidige uitstappers bij de A-kerk deze bestemmingen bezoekt. Het overgrote deel van de studenten bezoekt deze locaties echter per fiets of lopend vanaf het station. De RUG heeft aangegeven verplaatsing van de halte naar Westerhaven niet als een probleem voor de bereikbaarheid te zien.

In variant 2a – OmleidingPlus verandert ook het volledige haltesysteem van de binnenstad, maar blijft ook de bereikbaarheid van de huidige haltes Grote Markt en A-kerk beperkt gehandhaafd. Deze bediening is beperkt, omdat:

- de haltes alleen vanuit de noordelijke wijken wordt aangedaan, niet vanuit de zuidelijke;
- de haltes alleen op de heenweg worden aangedaan (éénrichting noord -> zuid), maar voor de terugweg toch de nieuwe haltes moeten worden gebruikt, of via het station terug wordt gereisd;
- de frequentie van de buslijnen wordt teruggebracht tot 2 keer per uur, de overige ritten gaan over de nieuwe routes langs de rand van het centrum.

Rijtijden

Het herinrichten (variant 1) of verleggen van de busroutes (variant 2 en 2a) kan consequenties hebben voor de rijtijden van de bus. Extra rijtijd betekent direct extra kosten in de exploitatie en is daarom uitgebreid geanalyseerd. Op basis van dynamische verkeerssimulaties is bepaald welke rijtijd te verwachten is voor het openbaar vervoer, rekening houdende met locatie specifieke omstandigheden en het verwachte overige verkeersaanbod (2030). Het complete onderzoeksrapport is als bijlage bij deze notitie gevoegd. De huidige inrichting, variant 2 en variant 2a zijn gedetailleerd gesimuleerd. De variant 1 is voor het openbaar vervoer sterk vergelijkbaar met de huidige inrichting en niet apart met simulaties onderzocht.

In variant 1 is gekozen voor een meer Shared Space-achtige inrichting, waardoor mogelijk meer interactie tussen voetganger en bus ontstaat, ook vanwege de grotere loopstromen vanaf het Forum en de nieuwe oostwand. Ook in de huidige situatie rijden bussen al veelal stapvoets en per saldo is de rijtijd in variant ongeveer gelijk.

De route aan de westzijde over Westerhaven en Eeldersingel (variant 2 en 2a) is in afstand duidelijk langer, maar door de infrastructurele aanpassingen is een hogere rijnsnelheid mogelijk. Samen met de afwezigheid van verstoringen door fietsers en bevoorradingsverkeer is de rijtijd voor de bus per saldo ongeveer gelijk aan de huidige situatie. De route aan de oostzijde, over de Diepenring, is volgens de simulatieresultaten zelfs ongeveer één minuut sneller dan de route door de Oosterstraat/Gelkingestraat en over de Grote Markt.

Om de rijtijden op de routes langs de rand van het centrum (variant 2 en 2a) te kunnen realiseren, zijn de eerder beschreven verkeerskundige en infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Ook de software van verkeerslichten moet zodanig worden aangepast dat de prioritering voor het openbaar vervoer daarin is verwerkt en dat de route over de Diepenring een hogere prioriteit heeft dan de route door de Sint Jansstraat (variant 2a). De analyses laten zien dat dan ook de doorstroming van het autoverkeer in de spits op niveau blijft.

De gemiddelde rijtijd op de oostelijke routes voor een beperkt aantal bussen in variant 2a (Kreupelstraat/Sint Jansstraat) is vergelijkbaar met de huidige route over de Grote Markt en daarmee langzamer dan de nieuwe route over de Diepenring. Op de extra route van variant 2a aan de westzijde (Brugstraat/Munnekeholm) is de rijtijd gelijk aan de huidige situatie en de nieuwe route over de Westerhaven en dus niet onderscheidend.

Betrouwbaarheid van rijtijd

De betrouwbaarheid van een vlotte rijtijd van de bus is in een binnenstadsgebied nooit een zekerheid. Dit geldt zowel in de huidige situatie, als voor de geanalyseerde varianten.

De routes in variant 1 kennen verstoringen door de aanwezigheid van voetgangers-oversteekplaatsen, fietsers (en aan de westzijde auto's) op dezelfde rijbaan en rijdend of stilstaand bevoorradingsverkeer. Dit risico kan enigszins verminderd worden door na de herinrichting de route Munnekeholm/Brugstraat niet meer als autoroute, maar alleen nog voor bestemmingsverkeer te gebruiken.

In variant 2 en 2a is vooral op de westelijke route Westerhaven – Eeldersingel het risico van filevorming aanwezig, vooral als gevolg van de aanwezige verkeerslichten. Door aanpassingen in de opstelstroken kan de bus vooraan stoppen en dan ook snel weer doorrijden, of vlot meerijden met het overige verkeer. De bus krijgt dus meer eigen ruimte en zo wordt de betrouwbaarheid verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Op de routes door het hart van de binnenstad in variant 2a is de betrouwbaarheid goed. De bus rijdt hier langzaam mee in de continue stroom van fietsers en voetgangers.

De aanwezigheid van bevoorradingsverkeer in de binnenstad is niet alleen storend voor de betrouwbaarheid van openbaar busvervoer, maar tast het gehele verblijfsklimaat aan. Onderdeel van de nieuwe binnenstadsvisie is daarom ook het slimmer organiseren van de stadslogistiek in samenwerking met de ondernemers en de logistieke sector. Daarbij hoort ook dat we de venstertijden strikter gaan handhaven, ook voor bijvoorbeeld werkverkeer, wat ook de betrouwbaarheid van rijtijd van de bus weer ten goede komt.

Aantal reizigers (exploitatie)

Een verplaatsing van haltes heeft mogelijk effect op het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus naar de binnenstad. Minder reizigers betekent minder opbrengsten en dat heeft een negatief effect op de exploitatie.

Het effect op het aantal reizigers is vooraf niet op onderbouwde wijze in te schatten. Een vergelijking met eerdere maatregelen (bijvoorbeeld lijn 6 sinds begin 2014 niet meer op de Grote Markt, maar op A-kerkhof), ligt voor de hand, maar laat geen helder beeld zien. Het aantal uitstappers op de Grote Markt reizigers vanuit de zuidelijke wijken is afgenomen met 50%, maar de oorzaak hiervan is niet aangetoond en onduidelijk is of dit een blijvend effect is. Er is bijvoorbeeld ook geen tegenovergestelde toename in het WMO-vervoer te constateren en onduidelijk is waar deze reizigers gebleven zijn. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de toename van het aantal reizigers op de buslijnen van Leek/Roden, via hoofdstation/Grote Markt naar Beijum/-Lewenborg. Ook hier is niet exact aan te wijzen waardoor deze groei is ontstaan.

In variant 1 is het effect op het aantal reizigers naar verwachting nihil, omdat er feitelijk in de locaties van haltes niets wijzigt. In variant 2 en 2a spelen meerdere aspecten. De loopafstand vanaf de haltes naar het hart van de binnenstad wordt langer, maar tegelijkertijd liggen deze haltes nog steeds direct aan het winkelgebied of op beloofbare afstand van het hart van de stad. Bovendien gaan we flink investeren in de aantrekkelijkheid van de looproutes, waarmee de beleving van afstand meer op de achtergrond raakt.

Tot slot wordt in de variant 2 en ook in 2a de aantrekkelijkheid van de binnenstad als geheel veel meer vergroot, wat juist ook kan leiden tot meer bezoekers; ook bezoekers die gebruik maken van het openbaar vervoer. In variant 2a wordt weliswaar gedeeltelijk ook gestopt op de Grote Markt en bij de A-kerk, maar de duidelijkheid in het OV-systeem gaat er mee achteruit (lijnen rijden verschillende routes). Het saldo van al deze effecten is vooraf niet te bepalen.

Binnenstadsbezoekers die moeilijker ter been zijn of ouderen, maken graag gebruik van de bus of kunnen soms een beroep doen op WMO-vervoer. Deze mogelijkheden blijven in beide varianten bestaan. Uit het reizigersonderzoek (Intraval) blijkt dat het hier om een relatief klein aandeel gaat (94% van de bus-uitstappers zegt makkelijk te kunnen reizen). Voor sommigen kan de grotere loopafstand bezwaarlijk zijn, wat kan leiden tot meer WMO-gebruik, met als gevolg meer taxibewegingen en kosten.

Reiskosten

De prijs die een reiziger betaalt voor een reis per openbaar vervoer wanneer gebruik wordt gemaakt van de OV-chipkaart, wordt bepaald door een opstaptarief (het vaste deel, € 0,89 in 2016) en een tarief per kilometer (het variabele deel, € 0,157 per kilometer in 2016). Dat is het basisprincipe, waarop nog kortingen van toepassing kunnen zijn.

In de varianten 2 en 2a verandert de lengte van routes en dus wijzigen ook de kosten voor de reiziger, omdat het variabele deel van de kosten dan opnieuw wordt bepaald. Voor variant 1 zijn er geen wijzigingen in de lengte van routes.

Voor de doorgaande busreiziger (ten opzichte van de binnenstad) zijn de reiskosten per rit in variant 2 en 2a over de nieuwe routes hoger dan via de bestaande routes. De kosten voor de oostelijke route over de Diepenring zijn 2 eurocent hoger, de kosten voor de westelijke route over de Westerhaven – Eeldersingel nemen toe met 9 eurocent.

De veranderingen in reiskosten voor de bestemmingsreiziger geven een wisselend beeld. Deze zijn namelijk afhankelijk van de nieuw te kiezen uitstaphalte in de binnenstad. Het effect ligt tussen een toename van 16 eurocent en afname van 9 eurocent per rit. Dit is een gevolg van de veranderende lengte van de nieuwe busroute, in combinatie met een verderweg of juist dichterbij gelegen alternatieve halte. Meer in detail zijn de wijzigingen voor variant 2 als volgt:

Oostelijke route	Effect reiskosten per rit	Uitstaphalte
vanuit richting Hoofdstation	Toename 3 eurocent	Stadsschouwburg ipv Grote Markt
vanuit richting Hoofdstation	Afname 9 eurocent	Zuiderdiep ipv Grote Markt
vanuit richting UMCG-noord	Afname 1 eurocent	Stadsschouwburg ipv Grote Markt
vanuit richting UMCG-noord	Toename 7 eurocent	Zuiderdiep ipv Grote Markt

Westelijke route	Effect reiskosten per rit	Uitstaphalte
vanuit richting Hoofdstation	Toename 14 eurocent	Westerhaven ipv Akerk
vanuit richting Hoofdstation	Afname 8 eurocent	Zuiderdiep ipv Akerk
vanuit richting Vinkhuizen/Paddepoel	Afname 5 eurocent	Westerhaven ipv Akerk
vanuit richting Vinkhuizen/Paddepoel	Toename 16 eurocent	Zuiderdiep ipv Akerk

Voor variant 2a zijn er geen wijzigingen in de kosten voor de heenreis (vanuit noordelijke richting), als van de huidige halte op de Grote Markt gebruik wordt gemaakt. De extra reiskosten voor de terugreis zijn echter bijna 50 eurocent, omdat eerst naar het hoofdstation wordt gereden en van daaruit weer terug, via de nieuwe route.

De jaarlijks toe- of afnemende kosten voor het OV-gebruik in variant 2 liggen binnen een bandbreedte van plus € 72,- en min € 40,50. Hierbij is uitgegaan van een maximale variant waarin de volle prijs wordt betaald gedurende 5 retourtjes per week, en dat 45 weken per jaar. Eventuele kortingstarieven of abonnementen leiden tot een kleinere toe- of afname van de kosten.

Investerings

Het verbeteren van het leefklimaat in de binnenstad gaat gepaard met herinrichting van de openbare ruimte. De aanpassingen aan de busroutes, wandelroutes, etc zijn daar een belangrijk onderdeel van. De benodigde investeringen voor variant 2 zijn globaal gecalculeerd op basis van schetsontwerpen en hebben een totale omvang van 22,5 miljoen euro.

De investeringsbedragen voor variant 1 en 2a zijn niet gecalculeerd, maar afgeleid van variant 2. Variant 1 is beduidend goedkoper (50%) dan variant 2, omdat er geen nieuwe routes hoeven te worden verbeterd, maar alleen de huidige routes heringericht worden. De kosten van variant 2a zijn grofweg gelijk aan variant 2, omdat ook hier de nieuwe routes moeten worden aangepast voor de bus en huidige route heringericht worden.

De investeringskosten worden vooralsnog gedekt uit eigen gemeentelijke intensiveringsmiddelen specifiek voor de binnenstad. Waar mogelijk, zoals bijvoorbeeld op de Diepenring, wordt werk-met-werk gemaakt, door een combinatie met geplande onderhoudswerkzaamheden te maken.

Een aandachtspunt en risico is nog de beheer- en onderhoudslast die samenhangt met variant 1 en 2a, daar waar de bus over de gele steentjes gaat rijden. Uit eigen ervaringen en die van andere steden blijkt, dat de belasting van bussen op de bestrating zo groot is, dat de houdbaarheid van elementverharding (zoals gele steentjes) erg lastig en onderhoudsgevoelig is. Ook speciale constructies zoals vastzetten in cement of graniet bieden onvoldoende soelaas. Eerdere ervaringen op de Grote Markt/Gelkingestraat hebben juist geleid tot het vervangen van gele steentjes door asfalt. De

haalbaarheid van de uitvoeringsvorm van een herinrichting zoals in variant 1 en 2a vraagt daarom extra onderzoek.

Een voorwaarde bij uitvoering van maatregelen is het behoud van de rijtijd en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Voor variant 2 en 2a betekent dit dat eerst de infrastructurele aanpassingen op de nieuwe routes gereed zijn en dat pas daarna daadwerkelijke de busroutes veranderen. Alleen dan worden ook direct de beoogde effecten gehaald.

Optimalisatie haltering nieuwe busroutes

Met de verlegging van de busroutes naar de rand van de binnenstad, worden de loopafstanden tot het hart van het centrum met enkele 100-en meters vergroot. Daarom is nog een optimalisatie van de haltedichtheid onderzocht, door het toevoegen van een extra halte op de nieuwe routes. Concreet gaat het om de volgende halte:

- Route Westerhaven: extra halte Emmasingel, ter hoogte van Kadaster
- Route Diepenring: extra halte Gedempte Kattendiep, ter hoogte van Holland Casino

Halte Emmasingel

Met deze halte worden de inwoners, bedrijven en kantoren in het zuidwestelijke deel van de binnenstad beter bediend. De fysieke ruimte om aparte haltekommen te realiseren voor deze halte ontbreekt en daarom is halteren op de rijbaan noodzakelijk. De extra reistijd voor de bus die met deze haltering gemoeid is, bedraagt ongeveer 1 minuut.

De consequenties van halteren op de rijbaan voor het overige verkeer zijn echter groot. Het reguliere (auto)verkeer wordt opgehouden, met doorstromingsproblemen tot gevolg, waar ook de overige buslijnen hinder van ondervinden. Niet alleen de rijtijd voor de bus neemt daardoor toe, vooral ook de betrouwbaarheid van de route loopt sterk terug.

Halte Gedempte Kattendiep

Bedoeling hiervan is een extra halte toe te voegen tussen de halte Zuiderdiep en de nieuwe halte bij het Provinciehuis. Met deze halte wordt de inwoners, bedrijven en kantoren in het zuidoostelijke deel van de binnenstad en richting Damsterdiep beter bediend. De bedoelde locatie nabij de Poelebrug is vanwege gebrek aan fysieke ruimte voor een halte en wachtvoorzieningen ongeschikt. Een alternatieve locatie is op het Gedempte Kattendiep, ter hoogte van Holland Casino. Daar is voldoende ruimte beschikbaar.

De extra reistijd voor de bus neemt met deze extra halte met ongeveer 1 minuut toe. Die ruimte lijkt er in de dienstregeling te zijn, want de totale rijtijd van deze nieuwe route over de Diepenring, inclusief deze halte, is dan gelijk aan de huidige route over de Grote Markt in de huidige situatie. De rijtijdwinst van de nieuwe route (variant 2 en 2a) wordt zo wel teniet gedaan en ingezet voor een extra haltering.

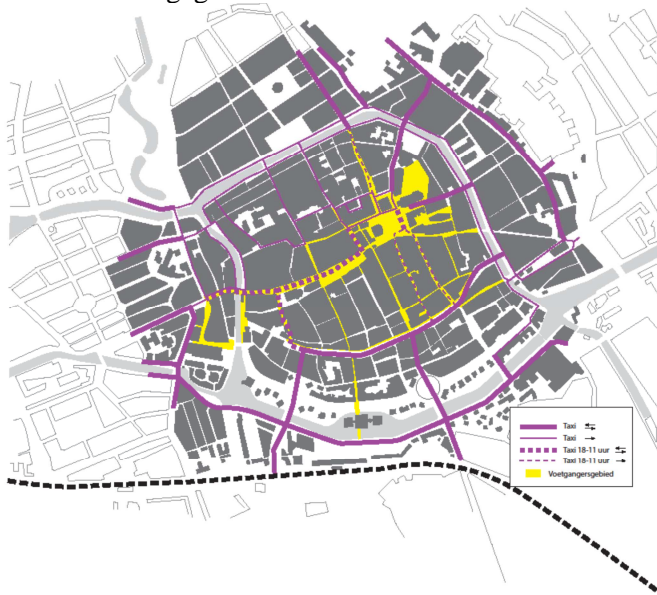
Vanuit het oogpunt van Openbaar Vervoer netwerk voegt een dergelijke extra halte echter niet veel toe. De haltes Zuiderdiep en Damsterdiep hebben al de beoogde functie in dit gebied en de halte-afstand daarvan tot de extra halte is slechts 200 meter. De werkelijke loopafstanden naar bestemming in de buurt worden in de praktijk met deze extra halte niet of nauwelijks verkort. Deze beperkte meerwaarde rechtvaardigt niet de extra tijd en exploitatiekosten die met de halte gemoeid is.

Bijkomende gevolgen

Taxi's

Het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenstad door herinrichting heeft beperkt gevolgen voor de taxi's. In variant 1 – Herinrichting blijft de huidige toegankelijkheid en dus ook de standplaats Grote Markt gehandhaafd. In variant 2 – Omleiding en variant 2a - OmleidingPlus zien wij dat de voorkeurs-taxiroutes worden aangepast. Daarbij verplaatsen we de standplaats in de binnenstad naar

het Kwinkenplein. Er gelden twee regimes: straten waar taxi's de gehele dag mogen rijden en straten waar ze tussen 18.00 uur en 11.00 uur mogen rijden. Op de kaart staan de voorkeurs-taxiroutes in variant 2 weergegeven.



Variant 2 – Omleiding: taxiroutes

Busroute naar het station

Varianten 2 en 2a leiden mogelijk tot een vervolgvraag. Voor de busreizigers vanuit de noordelijke wijken naar het station en verder lijkt er ondanks de route over de Westerhaven in beginsel eerst niets te veranderen. De rijtijd voor deze reizigers blijft namelijk gelijk, omdat de route over de Westerhaven – Eeldersingel net zo snel is als de huidige route A-straat/-Brugstraat. Wat voor deze reizigers echter wel verandert, is dat zij bij de kruising Emmasingel – Emmaviaduct het station in zicht hebben, maar dan eerst nog weer via het Zuiderdiep – Hereplein rijden, op weg naar het station. Psychologisch kan dat als omrijden worden ervaren.

Hoewel dit dus los staat van het omleiden van de busroute door de binnenstad (het laatste deel van de route verandert namelijk niet), gaan we in een nader analyse onderzoeken of dit gehandhaafd moet worden of dat hier ook rechtstreeks naar het station kan worden gereden. Een rechtstreekse route naar het station is weer nadelig voor de bediening van de binnenstad, omdat de halte Zuiderdiep dan komt te vervallen. Dit is een complex vraagstuk omdat het een nauwe relatie heeft met de vele voorgenomen wijzigingen in het stationsgebied (bustunnel, eventuele verplaatsing busstation, busvrij maken westelijke deel stationsweg, doorstromingsmaatregelen stationsweg).

Wijzigingen bussysteem

Variant 1, maar ook variant 2 hebben geen consequenties voor de busbediening van wijken en van de regio. De route van een deel van buslijnen wordt verlegd vanuit het hart van de binnenstad naar de rand, maar het gehele busnet buiten het centrum blijft ongewijzigd.

Dat geldt niet voor variant 2a. Om haltering bij de huidige haltes mogelijk te maken zijn meer wijzigingen nodig:

- Op de oostelijke route:
 - Lijn 3 en 4 rijden in noord->zuid-richting elk 2 keer per uur door Kreupelstraat/Sint Jansstraat en 4 keer per uur over de Diepenring. In zuid->noord-richting is dat 6 keer per uur over de Diepenring;
 - Lijn 3 en 4 rijden dan 2 keer per uur niet meer door naar Leek/Roden, maar keren bij het Hoofdstation en rijden terug naar Beijum/Lewenborg. Zo wordt terug reizen

vanuit de binnenstad zonder overstap mogelijk. 4 keer per uur wordt dan nog wel door gereden naar Leek/Roden.

- Om de huidige frequentie vanuit de regio te behouden is een extra inzet van 2 keer per uur tussen Leek/Roden en Hoofdstation noodzakelijk. Consequentie hiervan is dat vanuit de regio dan 2 keer per uur een extra overstap op het Hoofdstation naar binnenstad-Beijum/Lewenborg noodzakelijk wordt;
- Op de westelijke route:
 - Lijn 6 en 9 rijden in noord->zuid-richting elk 2 keer per uur door de Brugstraat/Munnekeholm en 2 keer per uur over de Westerhaven. In zuid->noord-richting is dat 4 keer per uur over de Westerhaven;
 - Lijn 8 rijdt in noord->zuid-richting 2 keer per uur door de Brugstraat/Munnekeholm. In zuid->noord-richting is dat 2 keer per uur over de Westerhaven;
 - Lijn 6 en 9 rijden dan 2 keer per uur niet meer door naar de zuidelijke wijken, maar keren bij het Hoofdstation en rijden terug naar Paddepoel/Vinkhuizen. Zo wordt terug reizen vanuit de binnenstad zonder overstap mogelijk. 2 keer per uur wordt dan nog wel door gereden naar de zuidelijke wijken.
 - Om de huidige frequentie vanuit de zuidelijke wijken te behouden is een extra inzet van 2 keer per uur naar het Hoofdstation noodzakelijk. Consequentie hiervan is dat 2 keer per uur een extra overstap op het Hoofdstation naar binnenstad-Paddepoel/Vinkhuizen noodzakelijk wordt.

Gevolg van het gedeeltelijk blijven halteren op de huidige haltes in variant 2a – OmleidingPlus is dus een verslechtering van de bediening van de binnenstad vanuit de regio Leek/Roden en vanuit de zuidelijke wijken. Er wordt een extra overstap geïntroduceerd en er zijn extra bussen nodig om de dienstregeling te kunnen rijden. Deze extra overstap raakt ook de doorgaande reiziger over de binnenstad heen, bijvoorbeeld naar het nieuwe knooppunt UMCG-noord.

Daarnaast treedt een sterke onduidelijkheid voor de reiziger op in de routevoering van het busnetwerk, doordat meerdere buslijnen heen en terug verschillende routes rijden en verschillende haltes aandoen. Daarnaast is op meerdere lijnen soms een extra overstap op het Hoofdstation nodig en soms niet.

Conclusie

De economische noodzaak om als (binnen)stad aantrekkelijk te blijven voor inwoners en bezoekers is groot. De toenemende druk op de binnenstad, de groter wordende centrumfunctie in de regio en de groei van de stad zelf vergroten deze opgave. Een investering in de aantrekkelijkheid van de binnenstad is daarom van groot belang ter versterking van de economische vitaliteit.

Een onderdeel van de verbetering van de aantrekkelijkheid is een vergroting van het voetgangersgebied en de herinrichting van wandel- en fietsroutes. Dit hangt nauw samen met het aanpakken van conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers voetganger, fiets, bus, auto, etc. Er zijn twee varianten waarmee deze conflicten kunnen worden verminderd of opgelost: het herinrichten van de huidige bus- en autoroutes en het creëren van bus- en autovrije routes door het verleggen van buslijnen naar een ander deel van de binnenstad.

De conclusie op basis van de effectanalyse is, dat in de onderzochte varianten de te verwachten verschillen in rijtijden tussen de routes door of langs de rand van de binnenstad klein zijn en zelfs licht positief voor de Omleidingsvariant. De verbeterde oostelijke route over de Diepenring is zelfs iets sneller dan de huidige route over de Grote Markt. Er is ook een beperkt effect op de reiskosten van een busreis door of naar het centrum, variërend van enkele eurocenten tot maximaal enkele 10-tallen eurocenten voor een retourrit. In de meeste gevallen is dit effect negatief, maar soms ook juist positief. De invloed op het aantal reizigers is vooraf niet te bepalen.

In variant 2 – Omleiding wordt de aantrekkelijkheid van de binnenstad en de ruimte voor voetgangers en fietsers maximaal vergroot en de totale ambitie voor de binnenstad wordt gehaald. Conflicten tussen voetgangers, fietsers en enerzijds en busverkeer anderzijds worden volledig opgeheven. Wel is een forse investering nodig (22,5 miljoen euro). De voetgangers- en fietsroutes in de binnenstad worden daarmee heringericht en de nieuwe busroutes moeten zo worden ingericht, dat ze vlot en betrouwbaar zijn en de noodzakelijke rijtijd wordt gehaald.

Met variant 1 – Herinrichting wordt ook de aantrekkelijkheid van de huidige busroutes voor voetgangers en fietsers verbeterd, is een beperktere, maar nog steeds forse investering nodig (50%) en ontstaan er feitelijk geen veranderingen in de bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer. De ambitie van de visie binnenstad, namelijk meer ruimte voor de voetganger, kan echter nauwelijks gerealiseerd worden. De bus blijft over de Grote Markt rijden en de menging van verkeer in de A-straat/Brugstraat blijft bestaan.

Variant 2a – OmleidingPlus combineert elementen van de varianten 1 en 2. Door verplaatsen van de meeste bussen naar de nieuwe routes aan de rand van de binnenstad ontstaat meer ruimte voor de voetgangers en fietsers. Daarnaast blijft een beperkte bediening van de huidige haltes Grote Markt en A-kerk beschikbaar. Ondanks een vlotte en betrouwbare reistijd op de busroutes, zijn per saldo de effecten voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad negatief. Het Hoogwaardige OV-systeem vanuit de regio als geheel verslechterd en wordt onduidelijk en kost meer door verschillende routes heen en terug, vaker overstappen en verschillende bediening op dezelfde lijn. Daarnaast leidt het inpassen van de bus in het voetgangersdomein (Sint Jansstraat en A-straat/Brugstraat) kwalitatief niet tot het gewenste eindbeeld. Er is fysiek te weinig ruimte om tot een goede inrichting te komen waar de voetganger en de fietser centraal staan en waarbij de bus toch toegang heeft.

Vanuit het oogpunt van (door)ontwikkeling van de binnenstad bestaat daarom een uitgesproken voorkeur voor variant 2 – Omleiding.

Het toevoegen van extra haltes op de nieuwe routes is onmogelijk vanwege een sterk negatieve invloed op de verkeersdoorstroming (Emmasingel) of onwenselijk vanwege een te beperkte meerwaarde in het OV-systeem tegen hoge kosten in de exploitatie (Gedempte Kattendiep).

Bijlage 1: Onderzoek OV-reizigers Grote Markt en A-kerkhof (Intraval)

Rapportage apart bijgevoegd

Bijlage 2: Simulatiestudie OV binnenstad

Rapportage met bijlagen apart bijgevoegd

Bijlage 3: Toelichting alternatief plan buslijnen binnenstad SP

Uitwerking subvariant 2a – OmleidingPlus

Datum: 10 september 2015

De Socialistische Partij heeft een alternatief plan voor de buslijnen in de binnenstad gepresenteerd (plan Koks). Het plan Koks is verder uitgewerkt om een simulatie naar de effecten te kunnen uitvoeren, gelijk aan de effectanalyse van de plannen die gepresenteerd zijn in de concept binnenstadsvisie. Deze toelichting gaat alleen in op de gezamenlijke interpretatie van de praktische uitwerking.

Het uitgangspunt van het plan Koks is dat het aantal bussen door de binnenstad fors verminderd kan worden, maar dat er nog wel een beperkt aantal over de Grote Markt respectievelijk A-Kerkhof blijft rijden. Eventueel mogen daarvoor concessies aan het huidige buslijnnet worden gedaan. Concreet betekent dit dat de buslijnen 3 en 4, respectievelijk 6, 8 en 9 twee keer per uur over de Grote Markt ofwel A-Kerkhof rijden. De overige vier keren rijden lijn 3 en 4 via de route Diepenring. De buslijnen 6 en 9 rijden de overige twee keren dan via de Westerhaven. Lijn 8 rijdt maar 2 keer per uur, dus volledig langs A-Kerkhof. Dit volgens het principe van een nevenlijn 3A, 4A etc. die een rondje rijdt over het station, waardoor mensen die op de Grote Markt of A-Kerkhof weer instappen zonder overstap weer naar hun wijk worden teruggebracht. Consequentie is wel dat deze nevenlijnen niet meer doorrijden naar de regio (lijn 3 en 4 naar Leek en Roden etc.) of de zuidelijke stadsdelen (lijn 6, 8 en 9). Voor de bediening van deze regio- en stadlijnen moet dan een extra bus worden ingezet, tussen eind bestemming en Hoofdstation.

Voor de uitwerking betekent dit het volgende:

- De tracés zoals voorgesteld in de concept Binnenstadsvisie moeten gerealiseerd worden;
- Er komt een aanvullende nevenstructuur waarbij zowel langs de Grote Markt als de A-Kerkhof vanuit de noord(westelijke) wijken in één richting kan worden gereden en gehalteerd met de bus, de terugweg gaat over de tracés zoals benoemd in de concept Binnenstadsvisie met een haltering nabij de Stadsschouwburg en de A-weg;
- De nevenstructuur is secundair, zij moeten voorrang verlenen aan de tracés volgend uit de concept visie;
- Zowel ten noorden van de Grote Markt als op het A-Kerkhof komt (blijft) een haltering, locatie nader te bepalen;
- De bus op de nevenstructuur is te gast in het voetgangersgebied (Grote Markt, S. Jansstraat, Brug- en A-straat en Munnekeholm).