

Onderwerp Beantwoording moties "Lijn 4 hoort hier" en "Blijf van mijn lijn 5"

Steller Menno Oedekerker

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678446 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO13.4027465

Datum **28 NOV 2013** Uw brief -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de vergadering van de gemeenteraad van 30 oktober jl. heeft u de moties "Lijn 4 hoort hier" en "Blijf van mijn lijn 5" aangenomen. De aangenomen moties gaan over respectievelijk de veranderde bediening van de Florabuurt (deel Oosterparkwijk ten oosten van de Zaagmuldersweg) en de Hortusbuurt/Oranjobuurt. In de vergadering van de gemeenteraad van 30 oktober jl. hebben wij aangegeven dat het moment om nog wijzigingen in de dienstverlening ingaande op 5 januari 2014 door te voeren al is gepasseerd. Eerder hebben wij u met onze brief van 3 juli 2013 met kenmerk RO13.3774187 geïnformeerd over de vastgestelde dienstregeling 2014. Alle ontvangen reacties op de voorstellen voor de dienstregeling 2014 zijn meegenomen bij het vaststellen van de dienstregeling 2014.

Gewenste wijzigingen kunnen (indien passend binnen het budget) op een later moment alsnog worden meegenomen. Graag gebruiken wij de informatieve sessie met u over openbaar vervoer op 19 december om verder door te spreken over de veranderde bediening van de Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjobuurt. Naar aanleiding van uw verzoek in de gemeenteraad van 30 oktober jl. gaan wij in deze brief nader in op de veranderde bediening van de Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjobuurt en geven wij u meer informatie over de door u in de motie suggereerde alternatieven.

Wijzigingen dienstregeling 2014 onderdeel grotere afweging

Bij het opstellen van de dienstregeling 2014 is in eerste instantie uitgegaan van een gelijkblijvend budget voor 2014. Dit budget is gebaseerd op de Ontwerpbegroting 2014 van het OV Bureau. Het exploitatiebudget is circa € 90 miljoen. Gekeken is wat binnen dit budget de beste dienstregeling is. Doel daarbij was het faciliteren van de toegenomen vraag naar openbaar vervoer en het verbeteren van het OV-product. Wij zijn van mening dat de uitgewerkte dienstregeling 2014 per saldo een forse verbetering voor een groot deel van de reizigers betekent.

Later bleek bij de uitwerking van de dienstregeling 2014 dat er een kwalitatief nog betere dienstregeling uit kon komen als er meer budget voor het HOV beschikbaar kon

worden gesteld. Het betrof een no regret HOV-buspakket ter verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van het busvervoer voor de bereikbaarheid van de stad Groningen. Naast de aanschaf van nieuwe bussen betrof het € 2,4 miljoen per jaar aan extra exploitatielasten als gevolg van het rijden met een hogere frequentie. Over de invoering van dit pakket hebben wij u met onze brief van 30 mei jl. met kenmerk RO13.3700993 geïnformeerd.

Gewijzigde bediening Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjebuurt

Vanaf 5 januari worden de huidige haltes van lijn 4 op de Zaagmuldersweg, Dirk Huizingastraat en Hanzeplein frequenter dan nu bediend door streeklijnen en stadslijn 7 (huidige lijn 8). De huidige gebruikers van de weinig gebruikte haltes van lijn 4 ten oosten van de Zaagmuldersweg (Florabuurt) zijn vanaf 5 januari 2014 aangewezen op de haltes op het Oosterhamriktracé, Zaagmuldersweg en Damsterdiep. Op het Damsterdiep wordt tussen de Berlagebrug en de Oostersluis een nieuw haltepaar aangelegd. Voor de huidige gebruikers van de op te heffen haltes betekent dit dat ze langer naar hun haltes moeten lopen, maar dat zij op de voor hen nieuwe halte frequenter kunnen reizen. De extra benodigde exploitatiekosten om alsnog de haltes in de Florabuurt te bedienen zijn bij het opstellen van de dienstregeling afgewogen tegen de aanwezige alternatieven. Het ontbreken van voldoende exploitatiebudget is de belangrijkste reden om hier niet voor te kiezen.

Elders schrappen in de dienstregeling ten gunste van lijn 4 is ook overwogen. Onze conclusie was dat we dit niet moesten doen, omdat wij geen mogelijke versoeringen elders zien die een bediening 'in lijn met lijn 4' van de Oosterparkwijk rechtvaardigt.

De verandering van lijn 5 is een direct gevolg van de verbetering van het volledig buitenom laten rijden van lijn 15. Een gevolg van deze keuze is dat lijn 5 de route van lijn 15 tussen Paddepoel en Hoofdstation overneemt. Hiermee behoudt het traject met de meeste in- en uitstappers haar busverbinding, terwijl het oostelijke gedeelte van de Oranjebuurt en de Hortusbuurt haar bediening 'in lijn met lijn 5' kwijt raakt. Per 5 januari a.s. wordt het routedeel van lijn 5 via Nassaulaan, Oranjesingel en Kerklaan met weinig in- en uitstappers opgeheven.

Net als bij lijn 4 zijn de extra benodigde exploitatiekosten om alsnog de Hortusbuurt en Oranjebuurt 'in lijn met lijn 5' te bedienen bij het opstellen van de dienstregeling afgewogen tegen de aanwezige alternatieven. Het ontbreken van voldoende exploitatiebudget is de belangrijkste reden om hier niet voor te kiezen.

Elders schrappen in de dienstregeling ten gunste van het routedeel van lijn 5 via Nassaulaan, Oranjesingel en Kerklaan is ook overwogen. Onze conclusie was dat we dit niet moesten doen, omdat wij geen mogelijke versoeringen elders zien die een bediening 'in lijn met lijn 5' van de Hortusbuurt en Oranjebuurt rechtvaardigt.

Bedieningsvarianten voor Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjebuurt

In de door u in de vergadering van de gemeenteraad van 30 oktober jl. aangenomen moties over de bediening van de Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjebuurt komt u met verschillende bedieningsvarianten om deze buurten 'in lijn met lijn 4' dan wel 'in lijn met lijn 5' te bedienen. Hieronder gaan wij op de door u gesuggereerde bedieningsvarianten in. Graag verwijzen wij u ook naar de als bijlage toegevoegde analyses over de bediening per 5 januari 2014 van de Oosterparkwijk en de Hortusbuurt/Oranjebuurt.

Alternatieven voor behoud van lijn 4 in Oosterparkwijk:

1. Lijn 4 behouden in de vorm zoals deze nu bestaat.

De kostendekkingsgraad van de hele lijn 4 is circa 15%. De exploitatiekosten van deze lijn zijn op jaarbasis € 1,27 miljoen. Daar staat voor circa € 186.000 aan inkomsten tegenover.¹

Voordeel van het kiezen van behoud van lijn 4 is de betere bediening van de Florabuurt. Nadeel is de toename van exploitatiekosten bij het behoud van lijn 4 tussen Hoofdstation en Florabuurt. Bovenop de verwachte reizigersinkomsten is jaarlijks nog circa € 650.000 nodig om de exploitatie sluitend te maken.

2. Lijn 4 doortrekken met als eindbestemming Ulgersmaborg, zodat de kostendekkingsgraad en de busbezetting van lijn 4 omhoog kunnen gaan.

Het doortrekken van lijn 4 naar Ulgersmaborg maakt het tekort op de exploitatie groter. Reden is dat de kosten van het laten doorrijden van lijn 4 hoger zijn dan de verwachte extra inkomsten. Bovenop de verwachte reizigersinkomsten is jaarlijks nog circa € 1,1 miljoen nodig om de exploitatie sluitend te maken.²

Voordeel van het kiezen van het doortrekken van lijn 4 naar Ulgersmaborg is de betere bediening van Ulgersmaborg. Nadeel is de toename van exploitatiekosten van het doortrekken van lijn 4 tussen Hoofdstation en Ulgersmaborg.

¹ De opbrengsten zijn een toerekening van generieke opbrengsten (zoals van abonnementen, eurokaartjes en ov-studentenkaart) op basis van reizigersaantallen.

² In onze brief met kenmerk RO13.4015831 zijn wij uitgebreider op de potentie van deze variant ingegaan. Op basis van het zeer beperkte gebruik van de Stadstaxi's in de jaren na het verdwijnen van de reguliere lijnbus in Ulgersmaborg (geen enkel gebruik in 2009 en 2010) in combinatie met o.a. nageog gelijke aantal inwoners, afname aantal arbeidsplaatsen en aanwezige hoogwaardige alternatieven aan de rand van de wijk denken wij dat de vraag naar een reguliere busverbinding hier beperkt is. Dit is deels de verklaring van de jaarlijks extra benodigde exploitatiekosten.

3. De toekomstige lijn 8, die in de dienstregeling voor 2014 twee keer per uur zal rijden, hiervan één keer per uur de originele route lijn 8 en één keer per uur de route lijn 4 laten rijden. (Vele streekbussen passeren momenteel al de route van de huidige lijn 8 (Zaagmuldersweg en Noorderstation).

De kostendekkingsgraad van de hele lijn 8 is circa 25,9%. De exploitatiekosten van deze lijn zijn op jaarbasis € 1,87 miljoen. Daar staat voor circa € 489.000 aan inkomsten tegenover.³

Een voordeel van de alternerende bediening is de verbeterde bediening van de Florabuurt. Nadeel van het kiezen voor het alternerend laten rijden van lijn 8 naar Groningen Noord en Florabuurt is dat het tekort op de exploitatie groter wordt. De extra exploitatiekosten blijven ongeveer gelijk, maar de inkomsten nemen naar verwachting af. Reden is dat lijn 8 een stuk minder aantrekkelijk wordt en daardoor minder reizigers krijgt. Het aantal reizigers dat instapt in de Florabuurt ligt naar verwachting namelijk lager dan het aantal reizigers dat instapt langs de route van lijn 8. Bovendien worden de helft van de overstappen tussen buslijnen op de HOV-as Oosterhamriktracé bij de Zaagmuldersburg onmogelijk. Ook de doorgaande reizigers van Vinkhuizen, Paddepoel en Selwerd (lijn 3) naar Korrewegwijk, Oosterpark en UMCG en vice versa kunnen dan niet meer doorrijden met lijn 8. Nu kunnen zij namelijk bij station Groningen Noord overstappen. Ook rijden er in tegenstelling tot de opmerking in de motie geen andere (streek-) bussen tussen Groningen Noord en Zaagmuldersweg. Vervoerskundig is deze optie dan ook niet interessant.

4. De toekomstige lijn 8, die in de dienstregeling voor 2014 twee keer per uur zal rijden, hiervan één keer per uur de originele route lijn 8 en één keer per uur de route Zaagmuldersweg-Klaprooslaan-Oliemuldersweg-Vinkenstraat-Zaagmuldersweg-Noorderstation te laten rijden.

Een voordeel van deze bediening is de verbeterde bediening van de Florabuurt. Nadeel is dat net als bij bedieningsvariant 3 het alternerend laten rijden van lijn 8 naar Groningen Noord en Florabuurt het tekort op de exploitatie groter maakt. De extra exploitatiekosten nemen namelijk toe en de inkomsten nemen naar verwachting af. Reden dat de verwachte inkomsten afnemen is dat lijn 8 door het één keer per uur laten rijden een stuk minder aantrekkelijk wordt en daardoor minder reizigers krijgt. Daar komt bij dat door deze extra rijtijd de aansluiting op station Groningen Noord niet meer kan worden gehaald. Daarnaast wordt voor de meeste reizigers die gebruik maken van de OV-chipkaart de ritprijs hoger, omdat de route langer wordt en zij per afgelegde afstand betalen.

³ De opbrengsten zijn een toerekening van generieke opbrengsten (zoals van abonnementen, eurokaartjes en ov-studentenkaart) op basis van reizigersaantallen.

Alternatieven voor behoud van haltes in Hortusbuurt/Oranjobuurt:

1. Lijn 5 behouden in de vorm zoals deze nu bestaat.

De kostendekkingsgraad van de hele lijn 5 is circa 20,5%. De exploitatiekosten van deze lijn zijn op jaarbasis € 2,29 miljoen. Daar staat voor circa € 486.000 aan inkomsten tegenover.⁴

Voordeel van het kiezen voor behoud van lijn 5 is de betere bediening van de Hortusbuurt en de Oranjobuurt. Ook rijdt lijn 5 dan over de Grote Markt i.p.v. over de Brugstraat en A-straat. Nadeel is de toename van exploitatiekosten bij het behoud van lijn 5 in de Hortusbuurt en Oranjobuurt. Bovenop de verwachte reizigersinkomsten is jaarlijks nog circa € 500.000 nodig om de exploitatie sluitend te maken.

2. De “oude” lijn 5 één of twee keer per uur laten rijden en de “nieuwe” lijn 5 (buitenom via de Prinsesseweg) twee of drie keer per uur te laten rijden. In de dienstregeling voor 2014 staat nu dat de “nieuwe” lijn 5 vier keer per uur buitenom gaat rijden.

Voordeel van het kiezen van behoud van deze variant is de betere bediening van de Hortusbuurt en de Oranjobuurt. Ook rijdt lijn 5 dan over de Grote Markt i.p.v. over de Brugstraat en A-straat. Nadeel is de toename van exploitatiekosten. Bovenop de verwachte reizigersinkomsten is bij het kiezen voor twee bussen over de Wilhelminakade en twee door de Hortusbuurt jaarlijks circa nog minimaal € 210.000 nodig om de exploitatie sluitend te maken. Deze kosten zijn een ondergrens, omdat twee bussen per uur per richting op de Prinsesseweg/Wilhelminakade/Westersingel te weinig zijn om de vervoersvraag daar te faciliteren. Daar moet dan versterkt worden. Een inschatting van de kosten hiervoor is op voorhand lastig te maken. Reden hiervoor is dat nu nog niet bekend is in welke mate reizigers toch via de ‘oude route’ van lijn 15 zullen willen en gaan reizen. Uitgaande van twee ochtenduren en twee middaguren versterken op de route van de buslijn via de Wilhelminakade zijn deze kosten € 175.000. Dit komt bovenop de benodigde € 210.000 om deze lijn alternerend via Hortusbuurt/Oranjobuurt en Prinsesseweg/Wilhelminakade te laten rijden.

3. Zoeken naar andere buslijnen die momenteel via de Nieuwe Ebbingestraat wel de Hortusbuurt passeren maar niet voldoende doorkruisen.

Gekeken is naar de optie om lijn 1 en 2 via de Nieuwe Ebbingestraat te laten rijden. Dan rijden de bussen tussen het centrum en Korrewegwijk met een omweg.

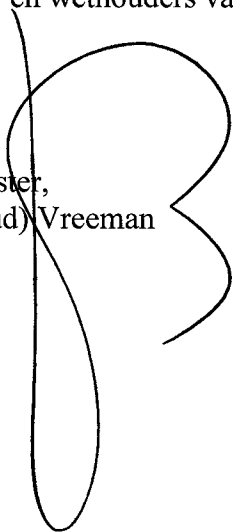
⁴ De opbrengsten zijn een toerekening van generieke opbrengsten (zoals van abonnementen, eurokaartjes en ov-studentenkaart) op basis van reizigersaantallen.

Voordeel van deze optie is dat lijn 1 en lijn 2 dichterbij de Hortusbuurt en Oranjebuurt komen. Nadeel is dat reizigers tussen het centrum en Korrewegwijk langer onderweg zijn en met een OV-chipkaart meer voor hun reis betalen. Reizigers betalen namelijk voor hun daadwerkelijk afgelegde afstand en niet de loodrechte afstand tussen herkomst en bestemming. Bovenop de verwachte reizigersinkomsten is jaarlijks nog circa € 140.000 nodig om de exploitatie sluitend te maken.

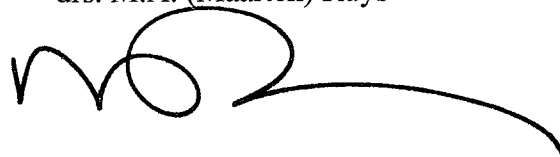
Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd en gebruiken de informatieve sessie met u over openbaar vervoer op 19 december graag om verder door te spreken over de veranderde bediening van de Florabuurt en Hortusbuurt/Oranjebuurt.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop at the top and a long, thin vertical stroke extending downwards.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

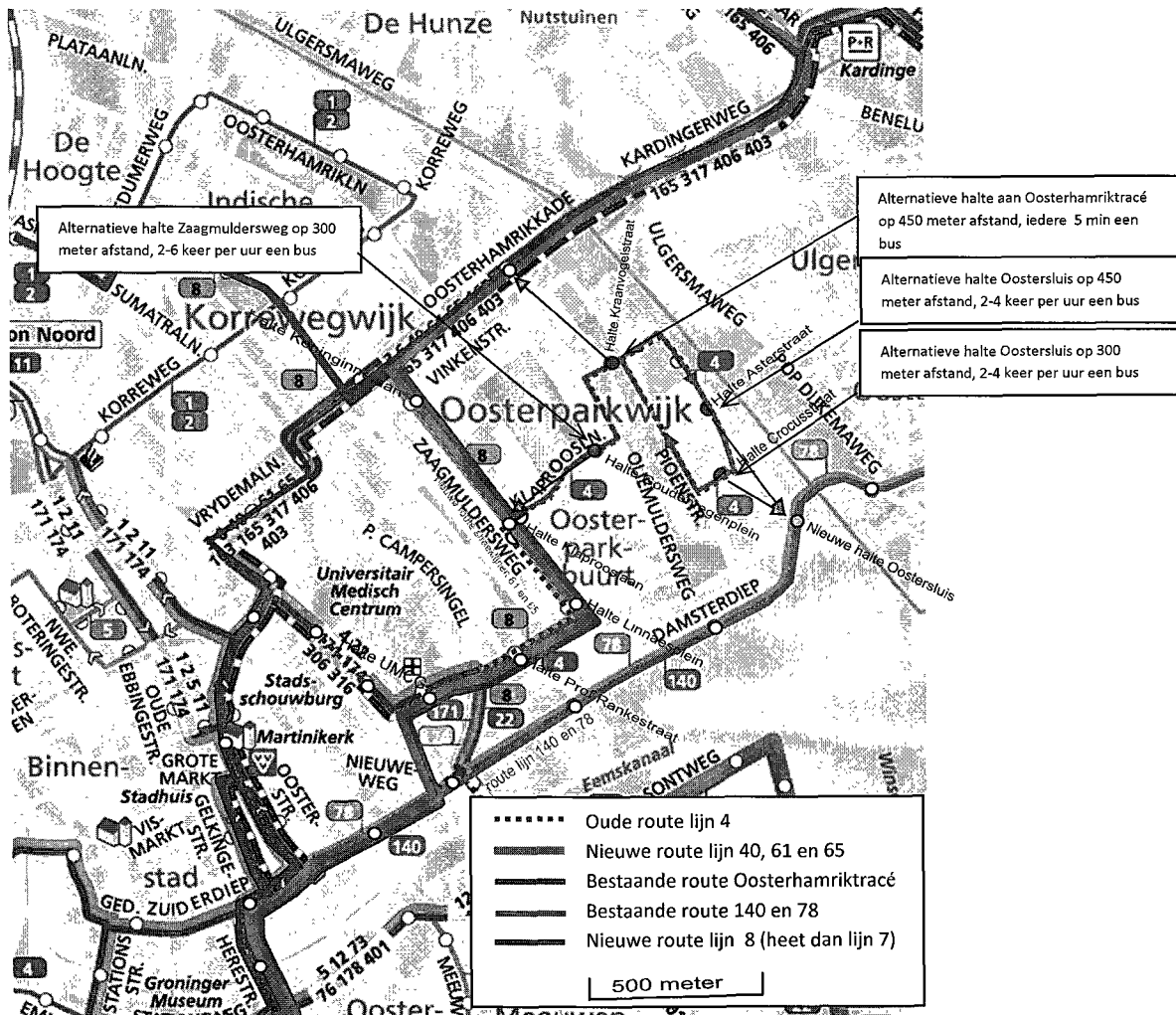
A handwritten signature in black ink, featuring a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Bijlage 1: Analyse haltes Oosterparkwijk die niet meer bediend worden per 5 januari 2014 en analyse alternatieven

In de onderstaande tabel is aangegeven hoe de haltes in de Oosterparkwijk die per 5 januari a.s. niet meer worden aangedaan worden gebruikt. Voor het hele jaar 2012 zijn het aantal busritten per dag, het aantal chipkaartreizen per dag, het aantal chipkaartreizigers per dag (2 reizen=1 reiziger), het aantal chipkaartgebruikers per rit en het aantal reizigers per rit genoemd. Voor het aantal reizigers per rit is er vanuit gedaan dat de helft van de reizigers met een eurokaartje en de helft rijdt met de OV-Chipkaart reist. Reden hiervoor is dat per halte niet bekend is hoeveel reizigers er van een eurokaartje gebruik maken. Wel bekend is dat gemiddeld de helft van de reizigers met een eurokaartje en de helft van de reizigers met de OV-Chipkaart reist. Zo is in de tabel te zien dat er per rit bij de op te heffen haltes het gemiddeld aantal reizigers één is (0,29+0,54+0,24).

Halte	Ritten per dag	chipkaart reizen	chipkaart reizigers	chipkaart reizigers per rit	totaal reizigers per rit
[---] Groningen, Asterstraat	70	10	5	0,15	0,29
[---] Groningen, Crocusstraat	70	38	19	0,27	0,54
[---] Groningen, Goudenregenplein	70	17	9	0,12	0,24

In de kaart hieronder staat de bediening van de Oosterparkwijk per 5 januari 2014 aangegeven. Ook staat het alternatief voor de haltes die verdwijnen aangegeven.



Bijlage 2: Analyse haltes Hortusbuurt/Oranjobuurt die niet meer bediend worden per 5 januari 2014 en analyse alternatieven

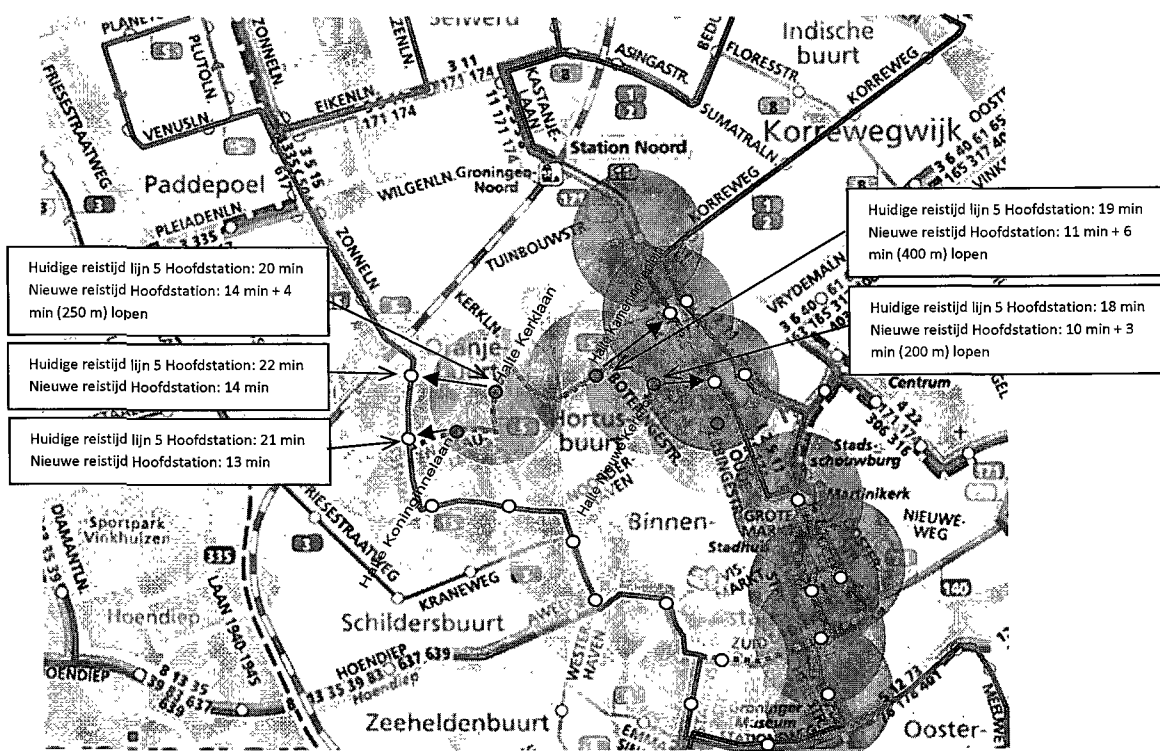
Onderstaand is een analyse gegeven van het aantal reizigers dat in het eerste kwartaal van 2013 gemiddeld per dag gebruik maakt van de 4 haltes van lijn 5 die niet meer worden bediend in de dienstregeling bus 2014.

Halte	Chipkaart gebruikers per dag (gemiddeld)	
	In/uitstappers	Percentage
Groningen, Nieuwe Kerkhof	24,5	2,4%
Groningen, Kamerlingheplein	26,7	2,6%
Groningen, Kerklaan	28,2	2,7%
Groningen, Koninginnelaan	17,9	1,7%

Verdeling chipkaartgebruik			
SOV week (Student)	Saldo 40% (korting)	Saldo vol	Overig
34,0%	10,9%	36,0%	19,1%
52,7%	6,0%	27,1%	14,2%
46,8%	7,6%	34,4%	11,1%
33,7%	16,2%	39,3%	10,8%

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat op de haltes die niet meer worden aangedaan gemiddeld zo'n 25 in- en uitstappers per dag zijn (op basis van de chipkaart aantallen). Reizigers met eurokaartjes zitten niet in deze aantallen, de veronderstelling is dat dit nogmaals zo'n aantal per dag oplevert. Totaal zijn er zo'n 50 in- en uitstappers per dag per halte, voor de 4 haltes samen 200 in- en uitstappers per dag, ofwel zo'n 100 individuen per dag, er vanuit gaande dat iedereen die gaat ook weer terugkomt.

In de kaart hieronder staat de bediening van de Hortusbuurt en Oranjobuurt per 5 januari 2014 aangegeven. Ook staat het alternatief voor de haltes die verdwijnen aangegeven.



Wijzigingen per halte bij de voorgestelde dienstregeling

Dekkingsgebied per halte met een cirkel van 250 meter aangegeven, vervallen haltes in rood

Per dag zijn er gemiddeld zo'n 70 ritten, per rit stappen op de 4 haltes samen gemiddeld 3 mensen in en/of uit, dit is minder dan 10% van het totaal aantal in- en uitstappers op deze lijn.

Twee van de vier haltes (Nieuwe Kerkhof en Koninginnelaan) hebben een korte loopafstand tot een alternatieve halte. 100 in- en uitstappers per dag ofwel 50 reizigers hebben vanaf de haltes Kamerlingeplein en Kerklaan een grotere afstand naar een alternatieve halte, echter nog steeds binnen 450-500 meter.

Van het totaal aantal in-/uitstappers op lijn 5 die met de chipkaart geregistreerd worden, is tussen de 33 en 53 % student.