



Onderwerp Reactie: Motie behoud buslijn 5

Steller Menno Oedekekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678446 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO13.3725318

Datum - 3 JUL 2013 Uw brief -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de gemeenteraad van 29 mei jl. heeft u een door de SP en CDA ingediende motie over het behoud van buslijn 5 unaniem aangenomen. Daarin verzoekt u ons om:

- Te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjebuurt en de Hortusbuurt zoveel mogelijk in lijn met lijn 5 bediend worden;
- Te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aandoen.

### **Reactie op uw motie**

Net als u hechten wij belang aan een fijnmazig openbaar vervoernetwerk. Wij beseffen dat met de voorgestelde dienstregeling de fijnmazigheid van het openbaar vervoernetwerk afneemt. Toch denken wij dat we dat, binnen de beschikbare financiële middelen, een keuze voor een minder fijnmazig openbaar vervoernetwerk in de Oranjebuurt en de Hortusbuurt per saldo een beter openbaar vervoernet binnen onze gemeente oplevert. Hieronder gaan wij in op onze overwegingen en geven wij aan hoe we tot onze conclusie zijn gekomen.

### **Efficiënt openbaar vervoer essentieel voor betaalbaar houden openbaar vervoer**

Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden kijken wij o.a. bij het opstellen van de dienstregeling naar verbeteringen die het openbaar vervoer efficiënter maken. Voor 2014 heeft dit geleid tot een pakket aan maatregelen met verbeteringen voor een grote groep reizigers. Een direct gevolg van de verbeteringen voor deze groep reizigers is dat voor een fors kleinere groep reizigers de loopafstand naar de halte toeneemt. Het voordeel voor deze reizigers is dat op de alternatieve haltes de busbediening frequenter is. Voor het oosten van de Oranjebuurt en de Hortusbuurt is dit het geval.

Een belangrijk punt dat wij altijd in onze overwegingen bij het opstellen van een nieuwe dienstregeling meenemen is de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Onze overtuiging is dat buslijnen zichzelf moeten rechtvaardigen. Een goede referentie daarvoor is het aantal in- en uitstappers. Bij onvoldoende in- en uitstappers kijken we

vervolgens of we een fijnmazig openbaar vervoernetwerk kunnen handhaven door op een 'slimme' manier meer gebruikte buslijnen het betreffende gebied te laten bedienen. Indien dat niet mogelijk is, kijken we naar mogelijkheden om het betreffende gebied aan de randen de goede bediening te geven.

### **Mogelijkheden om de Hortusbuurt en Oranjobuurt 'in lijn met lijn 5' te bedienen**

Per medio april 2013 rijdt een gedeelte van de ritten van lijn 15 'buitenom'. In de voorgestelde busdienstregeling 2014 wordt voorgesteld om alle ritten van lijn 15 'buitenom' te laten gaan rijden. De belangrijkste reden hiervoor is de belasting die deze drukke buslijn geeft op de route Astraat-Brugstraat (onveiligheid en hinder). Als we in deze situatie buslijn 5 ongewijzigd laten betekent dit dat een deel van de reizigers die nu vanuit o.a. Selwerd en Paddepoel van lijn 15 gebruik maken een langere loopafstand naar de bushalte hebben en daarnaast een langere en daardoor duurere reis met de bus naar de binnenstad en het Hoofdstation.

Voor ons was dit reden om te kijken op welke manier dit gebied op een goede manier met het openbaar vervoer kan worden bediend. Door het strekken van lijn 5 over de huidige route van lijn 15 via Wilhelminakade, Westersingel en A-Kerkhof ontstaat voor de huidige reizigers uit de noordelijke stadswijken zoals Paddepoel en Selwerd een snellere (en goedkopere) route naar de binnenstad en naar het Hoofdstation. Aangezien circa 90% van de reizigers op de huidige lijn 5 tussen Prinsesseweg en Nieuwe Ebbingestraat geen herkomst of bestemming heeft in de Hortusbuurt of in het oosten van de Oranjobuurt, betekent dit voor een groot deel van de reizigers een verbetering.

Door het strekken van de route van lijn 5 over de huidige route van lijn 15 behouden de reizigers uit de noordelijke stadswijken die nu van lijn 15 gebruik maken een snelle verbinding naar de binnenstad. Bovendien kan een groot deel van de frequentieverhoging (van twee naar vier keer per uur) van de nieuwe lijn 5 over de Wilhelminakade betaald worden uit de kortere nieuwe route van lijn 5.

Daarnaast blijkt nu al in de praktijk dat veel reizigers naar en van de Hortusbuurt en het oosten van de Oranjobuurt ook bereid zijn om iets langer te lopen naar een frequentere en snellere bus. In de als bijlage toegevoegde analyse is te zien dat met de voorgestelde dienstregeling 2014 de reizigers met bestemming Hoofdstation eerder op hun bestemming zijn met bussen die aan de rand van het gebied rijden, dan met de huidige lijn 5 door het gebied. Ditzelfde geldt voor reizigers richting de binnenstad.

Naar aanleiding van uw motie hebben we alsnog gekeken of we niet op een 'slimme' manier bussen door de Hortusbuurt en het oosten van de Oranjobuurt kunnen laten rijden. We hebben gekeken of het mogelijk is om een deel van de bussen die straks over de Prinsesseweg en Wilhelminakade rijden toch via de oude route van lijn 5 (Nassaulaan, Oranjesingel, Kerklaan, Ebbingestraat en Grote Markt) te laten rijden. Ons inziens is dit geen mogelijkheid, omdat op de route via de Prinsesseweg en Wilhelminakade dan onvoldoende bussen rijden om alle reizigers mee te nemen. Hier

zouden dan alsnog extra bussen moeten worden ingezet. Bovendien kan dit niet kostenneutraal. De jaarlijkse meerkosten hiervoor bedragen circa € 210.000.

We hebben ook gekeken of het mogelijk is om lijn 1 of 2 tussen de Korreweg en binnenstad niet via het Boterdiep/Nieuwe Ebbingestraat, maar via de Boteringesingel en Nieuwe Boteringestraat te laten rijden. De route voor reizigers van en naar de Korrewegwijk wordt hierdoor langer en daardoor minder aantrekkelijk. Aangezien het aantal reizigers vanuit de Korrewegwijk fors groter is dan het (potentiele) aantal in- en uitstappers bij een route via de Boteringesingel en Nieuwe Boteringestraat is kiezen voor het verleggen van lijn 1 of 2 een vervoerskundig minder goede keuze. Daarnaast bedragen de extra kosten voor het verleggen van lijn 1 of 2 jaarlijks circa € 140.000. Kiezen voor het verleggen van lijn 1 of 2 betekent dan een vervoerskundig minder goede keuze tegen hogere kosten.

Voor een nadere onderbouwing van de (on)wenselijkheid van beide alternatieven verwijzen wij u eveneens naar de bijlage.

### **Niet in lijn met lijn 5 naar de Grote Markt, wel sneller in binnenstad en op Hoofdstation**

De meest directe route vanaf de Oranjebuurt naar de Grote Markt is de route van de huidige lijn 5 via o.a. de Nassaulaan, Oranjelaan, Kerklaan en Nieuwe Boteringestraat. Zoals hierboven aangegeven is deze route vervoerskundig minder interessant, omdat deze route naar o.a. de binnenstad en het Hoofdstation langer duurt. Ook het aandoen van de goed gebruikte halte Grote Markt maakt deze route per saldo vervoerskundig niet interessanter. Voor veel reizigers is de halte aan het A-Kerkhof namelijk een zeer goed alternatief. Bovendien komen we met deze wijziging tegemoet aan de breed levende wens om ook de grote hoeveelheid bussen via de route Oosterstraat/Gelkingestraat-Grote Markt te verminderen. Daarnaast kan een groot deel van de reizigers uit de noordelijke stadswijken Selwerd en Paddepoel in de voorgestelde dienstregeling nog steeds van en naar de Grote Markt reizen met buslijn 11.

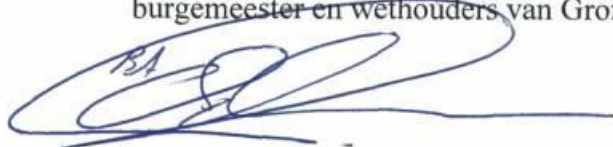
### **Conclusie**

Alles overwegende denken wij dat het onvoldoende meerwaarde heeft om de Oranjebuurt en de Hortusbuurt 'in lijn van lijn 5' in de dienstregeling 2014 te bedienen. Het bedienen van de Oranjebuurt en Hortusbuurt 'in lijn van lijn 5' betekent namelijk hogere jaarlijkse exploitatiekosten tegen een vervoerskundig minder goed product. Wij beseffen dat we hiermee in dit deel van de stad kiezen voor een minder fijnmazig openbaar vervoernetwerk. Toch zijn wij ervan overtuigd dat reizigers met herkomst en bestemming in dit gebied nog steeds acceptabele alternatieven tot hun beschikking hebben.

**Besluitvorming**

Op grond van bovenstaande overwegingen is in de vergadering van het DB OV Bureau van 20 juni jl. de dienstregeling bus 2014 vastgesteld overeenkomstig het oorspronkelijke voorstel. Dit neemt niet weg dat wij de komende periode zullen benutten om in overleg met de inwoners van Paddepoel en Selwerd het besluit toe te lichten en de gebruikers van buslijn 5 maximaal te informeren over het alternatief.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



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

**BIJLAGE: nadere onderbouwing alternatieven lijn 5**

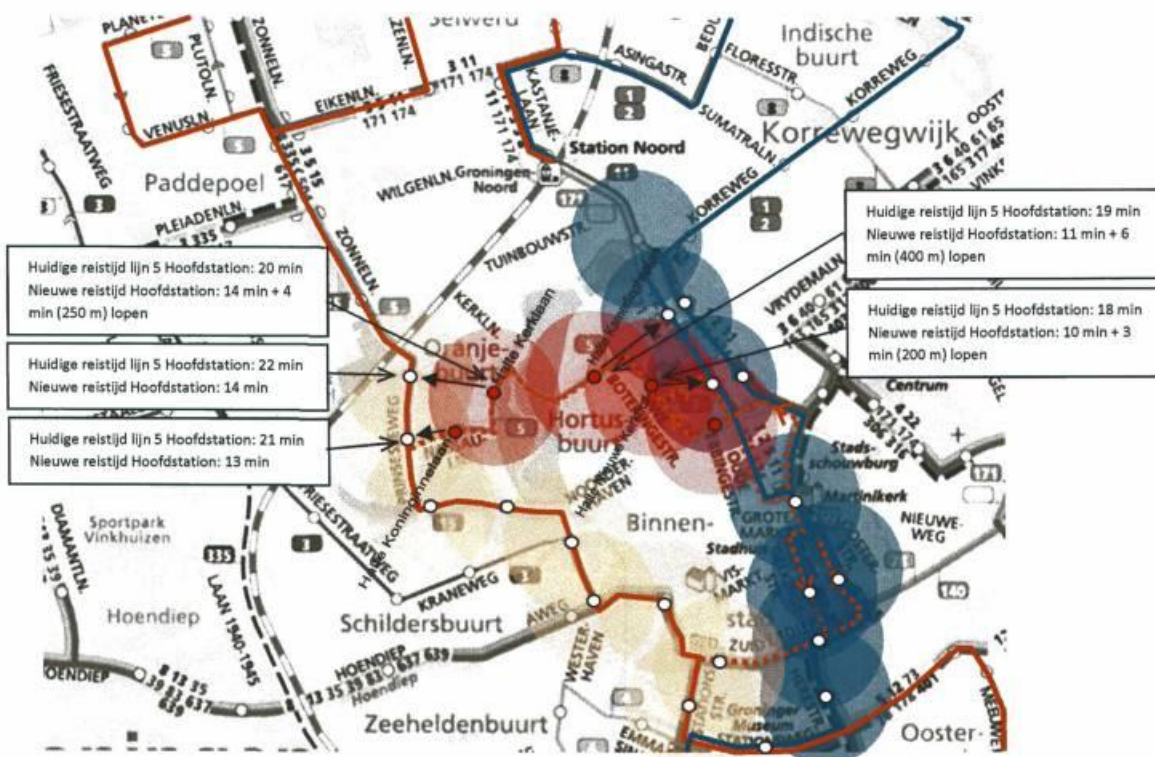
**1. Analyse haltes die niet meer bediend worden bij voorgestelde nieuwe route lijn 5**

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 het voorstel voor de nieuwe dienstregeling van lijn 5 per 2014.

| Halte            | Chipkaart gebruikers per dag (gemiddeld) |            |
|------------------|--|------------|
|                  | In/uitstappers                           | Percentage |
| Nieuwe Kerkhof   | 24,5                                     | 2,4%       |
| Kamerlingheplein | 26,7                                     | 2,6%       |
| Kerklaan         | 28,2                                     | 2,7%       |
| 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 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.



*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 dus 3 mensen in en/of uit, dit is minder dan 10% van het totaal aantal in- en uitstappers.

2 van de 4 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.

## 2. Alternatief 1: lijn 1 en 2 door de Nieuwe Boteringstraat

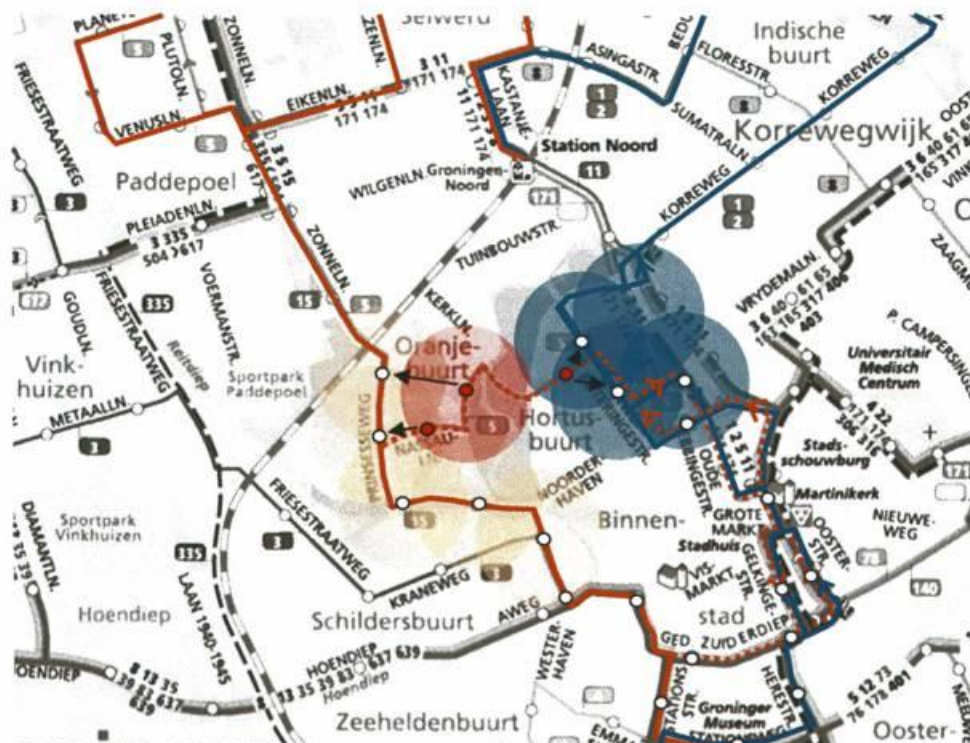
Om de bediening van de Hortusbuurt te verbeteren en het wegvallen van lijn 5 deels te compenseren zou lijn 1 en 2 (Station Noord-Korrewegwijk-Grote Markt-Hoofdstation-Groningen Zuid/Eelde) over de Nieuwe Boteringstraat geleid kunnen worden. De lijnvoering ziet er dan als onderstaand uit. De meerkosten per jaar bedragen door de langere route die in 2 richtingen wordt gereden € 140.000

Positieve effecten:

- + Reizigers uit de Hortusbuurt hebben een kortere loopafstand,

Negatieve effecten:

- De extra reistijd voor reizigers op lijn 1 en 2 bedraagt ongeveer 2 minuten,
- De ritprijs voor reizigers op lijn 1 en 2 wordt verhoogd vanwege de langere afstand,
- Mogelijk leidt de langere reistijd en de hogere prijs tot vraaguitval, dat is hier nog niet meegerekend,
- Geen oplossing voor Halte Kerklaan



### 3. Alternatief 2: lijn 5 om en om oude route en nieuwe route

In de voorstellen voor de nieuwe dienstregeling 2014 gaat lijn 5 vier keer per uur rijden op werkdagen overdag, in de avonden en weekenden twee keer per uur. Een mogelijkheid zou zijn om lijn 5 te splitsen in een oude lijn 5, twee keer per uur en een 'nieuwe lijn 5', volgens de nieuwe voorgestelde route. Voor Paddepoel Noord wordt nog steeds geen verbinding met de Grote Markt geboden, omdat de tak die door Paddepoel Noord gaat naar Zernike door moet om een alternatief voor reizigers uit de binnenstad te bieden voor de oude lijn 15. Voor Selwerd wordt via de oude route van lijn 5 wel een bediening met de Grote Markt geboden, die is echter voor Selwerd van minder waarde omdat reizigers uit Selwerd veel sneller op de Grote Markt zijn met lijn 11 of met lijn 5 naar station Noord met daar een overstap op lijn 11.

De lijnvoering ziet er dan als onderstaand uit. De meerkosten per jaar bedragen € 210.000

Positieve effecten:

- + Reizigers uit de Oranjebuurt en de Hortusbuurt houden de huidige bediening,

Negatieve effecten:

- De oude route van lijn 5 is langer en dus duurder dan de nieuwe, de frequentieverhoging van lijn 5 van 2 naar 4 keer per uur werd deels betaald uit de kortere route, als de helft van alle ritten toch de langere oude route neemt, dan zijn de exploitatieve meerkosten per jaar € 210.000 per jaar.
- De 'oude' route van lijn 15 gaat van 8 keer per uur naar 2 keer per uur (in plaats van 4 keer per uur). Dit leidt waarschijnlijk tot overbelasting van deze route.

