



Telefoon (050) 367 8312/ Annet Hoekstra
Onderwerp Toekomst openbaar vervoer en A-brug

De leden van de raad van de
gemeente Groningen,
te
GRONINGEN

Datum 22 JAN 2010

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 09.2117808

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

De binnenstad is één van de dynamo's uit de structuurvisie Stad op Scherp en het visitekaartje van de stad Groningen. Jaarlijks bezoeken 32 miljoen mensen van binnen en buiten de stad de binnenstad. Een goed functionerende binnenstad is van groot belang. Dit vraagt om een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, economisch functioneren en (verkeers)veiligheid.

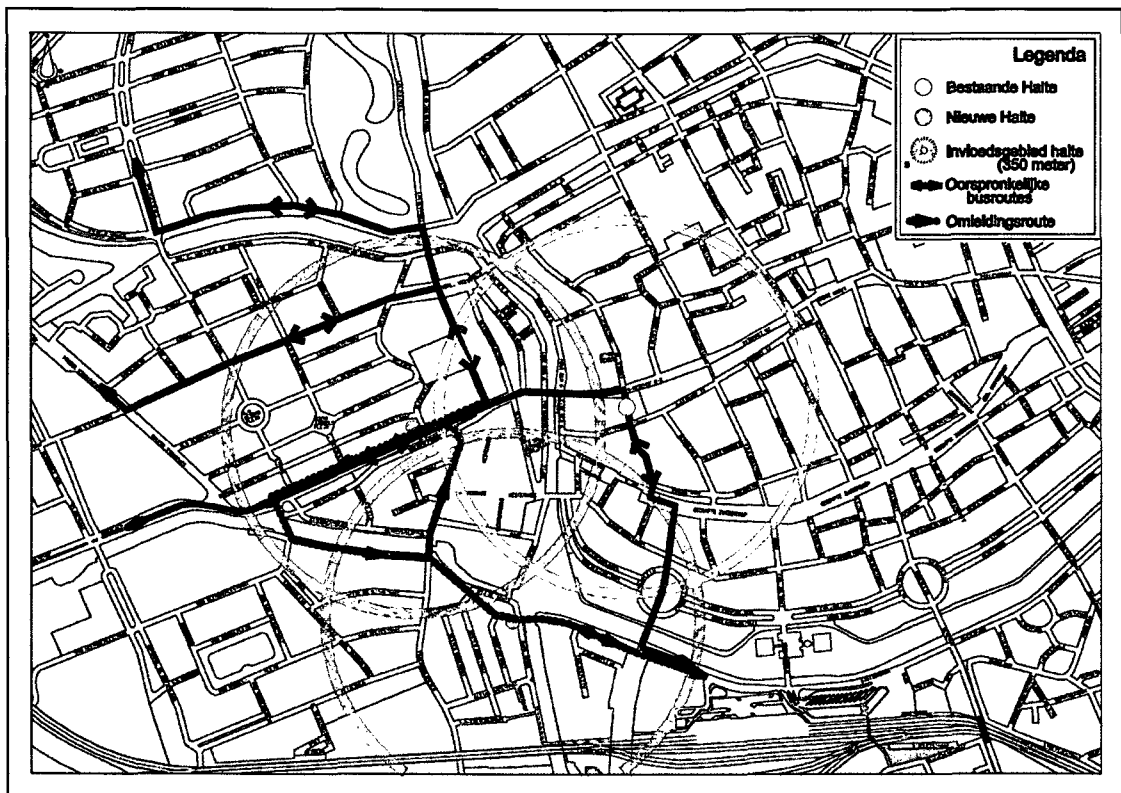
Na een grondige renovatie is de A-brug recent weer opengesteld voor het verkeer: voor voetgangers, voor fietsers en voor het gemotoriseerde verkeer. Na maanden van werkzaamheden en omleidingroutes een verademing voor velen. Tegelijkertijd heeft het ons de gelegenheid gegeven om te ervaren wat het betekent als er geen bussen meer door het westelijke deel van de binnenstad rijden. In november 2009 werd ons de vraag gesteld of de bus niet blijvend omgeleid kon worden. Deze notitie gaat daar op in.

Huidige openbaar vervoersysteem

In het huidige openbaar vervoersysteem zijn het hoofdstation en de binnenstad de belangrijkste bestemmingen (de haltes Grote Markt en de A-kerk/Vismarkt). Alle woonwijken hebben een directe busverbinding met deze bestemmingen en ook veel streeklijnen bedienen het hoofdstation en de binnenstad. Sinds het Verkeerscirculatieplan uit 1977 heeft het openbaar vervoer een fors voordeel ten opzichte van de auto: auto's kunnen niet doorgaand door de binnenstad rijden, openbaar vervoer en fiets wel. Automobilisten dienen te parkeren in garages aan de rand van de (binnen)stad. Het opheffen of omleiden van buslijnen om de binnenstad betekent het opheffen van een belangrijk rijtijdvoordeel van het openbaar vervoer en kan daarmee effect hebben op het gebruik van auto en bus.

A-brug belangrijke schakel

De binnenstad/halte A-kerk wordt ontsloten via de Brugstraat en Munnekeholm en het busverkeer gaat dus in beide richtingen over de A-brug (afb. 1). Op de drukste momenten rijdt er iedere minuut een bus over deze A-brug. In de spitsuren gaat het om totaal 66 bussen, overdag buiten de spits om 32 bussen en 's avonds en in het weekend om 10 bussen (in bijlage 1 is een overzicht van de busbelasting opgenomen). De A-brug is daarmee een belangrijke schakel in het busnetwerk voor stads- en streeklijnen. Dit is ook te zien aan de ruim 5000 in-/uitstappers die per dag gebruik van de halte A-Kerk als begin-/eindpunt voor hun bezoek aan de Groninger binnenstad.



Afb. 1

Varianten

Als gevolg van de renovatie van de A-brug hebben we de afgelopen periode ervaring kunnen opdoen met het volledig afsluiten van de A-brug voor busverkeer. Bussen werden omgeleid via de Eeldersingel/Eelderbrug met extra haltes bij de Eelderbrug en een vervangende halte bij de A-weg (zie kaartje). De vervangende haltes zijn verder van de binnenstad. Uitgaande van een invloedssfeer van 350 meter (95% van de reizigers vindt dit nog een acceptabele loopafstand), is het zuidwestelijke deel van de binnenstad hierdoor minder goed bereikbaar.

Naast handhaving van de bestaande situatie (met in de toekomst lijn 15 buitenom) en bovenstaande busvrije variant zijn ook een aantal andere varianten mogelijk. We willen daarbij benadrukken dat het gaat om eerste ideeën, die eventueel na discussie in uw raad verder moeten worden uitgewerkt.

1. Variant Eenrichtingsverkeer.

In deze variant gaat er éénrichtingsverkeer over de A-brug en door de Brugstraat, waardoor het aantal bussen kan worden gehalveerd. Over de richting van het éénrichtingsverkeer is nog geen uitsluitsel te geven:

- Vanuit verkeersoptiek is éénrichtingsverkeer naar de binnenstad de beste optie, in verband met het eenrichtingsverkeer op de Westerhaven. De route de binnenstad in gaat via A-brug, Brugstraat, Munnekeholm naar het station. De route de (binnen)stad uit gaat via het Zuiderdiep, langs het Emmaplein, de Eeldersingel, Eelderbrug, Westerhaven naar de Westersingel, om daar de normale route weer te vervolgen.
- Vanuit de bezoeker gedacht zou een omgekeerde richting wenselijk zijn. Bij aankomst zijn bezoekers best bereid een stukje verder te lopen en is een omleidingroute via het Zuiderdiep een goed alternatief. Als ze daarentegen klaar zijn met hun bezoek en met volle tassen weer terug willen, dan is een halte dichtbij van groot belang. In deze variant worden alle uitgaande bussen via de route Munnekeholm, Brugstraat en A-brug door de binnenstad geleid.

2. Variant Minder bussen in de spits.

In deze variant willen we buslijn 15 naar Zernike in de spits, met daarin vooral studenten met als bestemming Zernike, volledig buiten de binnenstad omleiden. Zoals eerder aangegeven gaat het dan om 10 bussen per uur per richting. Dit is een vermindering van 30%.

Na realisatie van de Regiotram wordt het aantal bussen in de spits en gedurende de rest van de dag over de A-brug beperkt. Zo komt Lijn 15 naar Zernike te vervallen of wordt deze gewijzigd.

3. Variant Omleiden streekbusvervoer.

In deze variant wordt het streekvervoer vanuit het westen, bijvoorbeeld Hoogkerk, via de Eeldersingel en Eelderbrug omgeleid, maar met een extra lus en halte aan het Zuiderdiep zodat toch in de binnenstad kan worden uitgestapt. Het gaat in het geval van Hoogkerk om 16 bussen per uur in de spits, de rest van de dag om 8 bussen per uur.

4. Variant City-bus transfer

In deze variant wordt het doorgaande busvervoer volledig omgeleid, maar aangevuld met een citybus-systeem, waarbij kleine busjes of een andere kleine collectieve vorm van vervoer zorgt voor de transfer van de Westerhaven naar de A-kerk. De grote gelede bussen verdwijnen daarmee van de route A-brug, maar worden vervangen door een kleinschaliger collectief vervoer. Gezien het grote aantal reizigers betekent dit echter in spijtoorzaak ook 50 kleine busjes per uur.

Overweging 1. OV-bereikbaarheid

Bij dit criterium gaat het om de effecten van de veranderingen in het busverkeer op de bereikbaarheid van de binnenstad en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het is daarbij van belang onderscheid te maken in doorgaande reizigers en bestemmingsreizigers. Voor doorgaande reizigers zijn de kwaliteitscriteria rittijd en betrouwbaarheid van belang, voor bestemmingsreizigers zijn loopafstand en toegankelijkheid (voor minder valide mensen) van belang. We constateren dat er in alle varianten sprake is van negatieve effecten op de kwaliteit van het openbaar vervoer.

1. Langere rittijden

De omleidingroutes via de Eeldersingel en de Eelderbrug zijn langer dan de route door de binnenstad. Volgens het OV-bureau moet rekening worden gehouden met langere rittijden van ongeveer 5 minuten extra. Daarbij is deze route volgens hen minder betrouwbaar, omdat op de omleidingroutes er een grotere kans is op files en vertraging. Dit is vooral voor doorgaande reizigers richting het station van belang, immers de kans op het missen van een aansluitende bus of trein wordt groter. In de variant met Citybusjes wordt de rittijd nog langer, omdat de reiziger wordt gevraagd om voor de laatste 400 meter nog eens over te stappen. De vraag is dan ook of de reiziger dit nog bereid is te doen voor deze korte afstand.

2. Grotere loopafstand

Reizigers moeten verder lopen omdat de nieuwe haltes op grotere afstand van de binnenstad zijn geplaatst. In de vorig jaar gehanteerde omleidingroutes zijn extra haltes bij de Eelderbrug en een vervangende halte bij de A-weg opgenomen. Deze liggen op ca. 400 – 500 meter van de A-kerk en vallen buiten de eerder genoemde nog acceptabele afstand van 350 meter. Met een extra lus in de omleidingroute via het Zuiderdiep zou deze afstand nog kunnen worden verkleind, maar dit heeft een negatieve invloed op de rittijd. Omdat een groot deel van de reizigers met het streekvervoer de binnenstad als bestemming heeft, zal de klanttevredenheid vooral bij deze reizigers dalen en “pijn” doen. Ook voor de minder valide reizigers zijn de omleidingroutes waarbij grotere afstanden moeten worden gelopen vaak geen optie.

3. Andere routes

Herkenbaarheid en duidelijkheid zijn voor reizigers belangrijke criteria. Buslijnen met verschillende routes gedurende de dag (bijv. de variant Minder bussen in de spits) of

verschil tussen heen- en terugreis (bijv. variant Eenrichtingsverkeer) worden door de reizigers als verwarrend en onprettig ervaren. Dit leidt tot een daling van het gebruik van het openbaar vervoer. Het OV-bureau geeft daarom een negatief advies bij de variant Eenrichtingsverkeer.

Overweging 2. Economisch functioneren

De effecten van een ander openbaar vervoersysteem op het economische functioneren van ondernemers in de binnenstad zijn niet één, twee, drie aan te geven.

Bereikbaarheid is cruciaal: bezoekers, klanten en ook het laad- en losverkeer moeten het bedrijf zonder problemen kunnen bereiken. Doorgaand openbaar vervoer zorgt voor exposure en verleid reizigers tot het doen van aankopen op een later tijdstip. Maar teveel bussen verminderen de uitstraling van het gebied en leiden tot onveilige situaties (al dan niet in de beleving van de consument). De consument wordt hierdoor niet aangetrokken gezellig te komen winkelen en de tijd te nemen etalages te bekijken. Dit heeft zijn effect op het aantal passanten, de verblijfsduur per passant en uiteindelijk de omzet van de winkels in het betreffende gebied.

Of de positieve of negatieve effecten van het afschaffen van één of meerdere buslijnen door de Brugstraat overheersen, is niet éénduidig aan te geven. Daarom is de mening van de ondernemers in het gebied van belang. De Groningen City Club heeft een enquête gehouden onder de 17 ondernemers in het gebied met als centrale vraag: 'wilt u als ondernemer weer bussen in de straat zoals vóór de verbouwing van de A-brug of wilt u helemaal geen bussen meer?'. Ondanks het beperkte aantal respondenten wordt wel duidelijk dat 8 van de 12 ondernemers graag de bussen terug zien komen, in welke vorm dan ook. Blijkbaar gelden de bereikbaarheid en exposure argumenten sterker dan de 'aantrekkelijk-verblijfsgebied-argumenten'.

Overweging 3. Leef- en verblijfsklimaat

Als gevolg van de drukke busroute is er sprake van een niet ideale situatie. Beperking van het aantal bussen, in welke variant dan ook, zal hierop een positieve invloed hebben. Alleen in geval van de volledig busvrije variant wordt deze overlast weggenomen, maar we moeten niet vergeten dat voor het overige gemotoriseerde verkeer (taxi's, laad- en losverkeer, hulpverleningsdiensten, etc.) dit een belangrijke entreeroute van de binnenstad is en blijft. In geval van een combinatie met een citybus-systeem worden de bussen wel kleiner, maar blijft het aantal bussen op drukke tijden fors.

Qua verkeersveiligheid is gekeken naar het aantal ongevallen in de A-straat vanaf Westersingel tot aan A-Kerkhof in de periode 2004-2008. We constateren dat het aantal ongevallen meevalt, ondanks de drukte van de straat. Het gaat om 4 letselgevallen en 15 ongevallen met blikshade, waarbij in 8 gevallen een fiets en/of bromfiets was betrokken was. Objectief gezien geven de ongevallencijfers geen aanleiding om het wel of niet rijden van bussen over de A-brug ter discussie te stellen. Subjectief wel, door de smalle stoepen, het intensieve fietsverkeer, de voetgangersstromen in combinatie met veel bussen en laad- en losverkeer. De

mogelijkheden voor een herinrichting van de openbare ruimte zijn beperkt en moet vooral door het verminderen van het aantal bussen dit gevoel van "onveiligheid" weggenomen worden. Overigens is er ook een theorie die zegt dat onoverzichtelijke gevaarlijke situaties leiden tot "voorzichtig" verkeersgedrag. Iedere gebruiker weet dat je hier langzaam moet rijden en op moet passen.

Een belangrijk neveneffect van het beperken van bussen op de route A-brug is de veiligheid op de kruising met de Westersingel. De afgelopen periode heeft geleerd dat in een busvrije variant dit kruispunt een stuk overzichtelijker is.

Overweging 4. Exploitatie

Op basis van de ervaring met omleidingroutes in de afgelopen maanden kunnen we een schatting maken van de financiële effecten. De inschatting van het OV-bureau is dat bij permanent omleiden van de buslijnen door langere routes ca. 400 uur extra per jaar moet worden betaald aan de vervoerder, omgerekend ca. € 400.000,- per jaar.

Daarnaast is de verwachting dat er minder bezoekers gebruik maken van het openbaar vervoer. De inschatting is dat het gebruik ca. 10% zal dalen, ofwel een afname van de opbrengsten van ca. € 100.000. Genoemde bedragen gelden voor de busvrije variant met omleidingroutes langs de Eeldersingel met extra haltes bij Eelderbrug en A-weg. Voor de overige varianten is geen schatting gemaakt. De effecten zijn in meerdere of mindere mate negatief, zowel wat aantallen passagiers als kosten betreft.

Conclusie

Als we alle bovenstaande overwegingen de revue laten passeren, is voor ons college geen andere conclusie mogelijk dan dat de volledig busvrije variant en de variant eenrichtingsverkeer geen optie is. Dit zou een te grote impact hebben op de bereikbaarheid van het westelijke deel van de binnenstad, het ontstane tekort in de exploitatie van het OV en zou - niet onbelangrijk- voorbijgaan aan de wens van de ondernemers in het gebied zelf om het busverkeer in één of andere vorm te herstellen. De 'winst' in de vorm van een veiliger en rustiger entreeroute van de Westervaren via de Brugstraat richting Vismarkt weegt hier niet tegenop. De benadering is bovendien te één dimensionaal. Ook andere maatregelen kunnen de leefbaarheid en veiligheid van deze route verbeteren, bijvoorbeeld het omleiden van laad- en losverkeer of taxi's, en dienen te worden afgewogen.

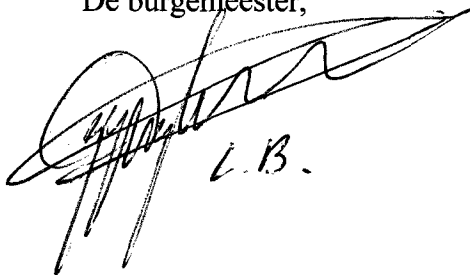
Een belangrijk argument wat in onze keuze meespeelt is het effect van de verschillende varianten op de autobereikbaarheid. Op drukke plekken in de stad is het effectief om verkeerssoorten te scheiden. Een omleidingroute via de Eeldersingel zorgt niet alleen voor een slechtere busdoorstroming (door de grote autodrukke), maar ook voor een verminderde autodoorstroming door de toegenomen drukte en bussen die moeten stoppen en/of invoegen. Vooral tijdens de spits neemt de doorstroming af.

Omdat ook de bereikbaarheid van de oostkant van de binnenstad onder druk staat als gevolg van de bouwopgave van tram en Groninger Forum, vinden wij het niet raadzaam om gelijktijdig een grootschalige verandering in het openbaar vervoer aan de westkant van de binnenstad door te voeren. Met de realisatie van de eerste lijn naar

Zernike in 2014 kan het aantal bussen al drastisch worden beperkt (1/3 minder), waardoor én de kwaliteit van het openbaar vervoer én de leefbaarheid een forse impuls krijgen. Laten we ons in de tussenliggende periode vooral concentreren op het bereikbaar houden van de binnenstad en de forse bouwopgave waar we de komende jaren voor staan.


Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,



L.B.

De secretaris,



Bijlage 1.**Buslijnen en belasting A-brug**

Lijnnummer	Spits	Overdag	Avond en weekends
3 (stad)	5	4	2
8 (stad)	2	2	2
15 (stad)	10	6	0
33 (streek)	2	1	0
35 (streek)	3	1	0
39 (streek)	2	1	1
88 (streek)	1	1	0
309 (streek)	2	0	0
615 (streek)	4	0	0
637 (streek)	2	0	0
Totaal	33	16	5