

Raadsvoorstel



Onderwerp **Vervolg pilot alternatief vervoer west**

Registratienr. 6950019 Steller/telnr. T. Klompmaker/ 8413 Bijlagen 2

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	J. van Keulen Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 6 Jaar 2018 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit in te stemmen met de voorgestelde aanpak van het tweede jaar van de pilot Pendelbus Binnenstad.

Vervolg voorgesteld besluit

Samenvatting

Vanaf 3 september 2017 rijdt het openbaar vervoer een nieuwe route en is gestart met de inzet van de Pendelbus Binnenstad.

Gedurende het afgelopen jaar hebben we informatie verzameld over het gebruik en de gebruikers. Met de pendelbus worden gemiddeld 200 reizigersbewegingen per week gemaakt. Maximaal 70 reizigersbewegingen worden gemaakt door de primaire doelgroep. Tot de doelgroep worden busreizigers gerekend, die bij de halte op het Akerkhof in- of uitstappen en die de afstand tussen de haltes moeilijk lopend kunnen overbruggen. Op basis van de bevindingen wordt geconcludeerd dat het gebruik van de pendelbus door de doelgroep beperkt is.

In het tweede jaar van de pilot wordt de aanpak bijgesteld. Het eerste half jaar wordt geëxperimenteerd met de pendelbus zoals in het eerste jaar, maar de route wordt uitgebreid zodat de noordkant van de binnenstad beter wordt ontsloten. Het tweede half jaar wordt de bus op afroep ingezet, zodat deze alleen rijdt als er vraag is. De bus rijdt dan vanaf opstappunten in de stad naar de haltes voor het openbaar vervoer.

Ook in het tweede jaar zal informatie worden verzameld over het gebruik en de gebruikers. Uiterlijk in september 2019 worden de uitkomsten hiervan teruggekoppeld aan uw raad.

Naast informatie over de pendelbus zijn ook gegevens verzameld over het gebruik van de westelijke centrumhaltes na invoering van de nieuwe routes van het openbaar vervoer. De nieuwe dienstregeling leidt tot meer passagiers op stadslijnen en minder op de streeklijnen. Dit is in lijn met de ontwikkeling dat de drukkere lijnen drukker en de rustige lijnen rustiger worden die wij binnen het openbaar vervoer zien.

B&W-besluit d.d.: 22 mei 2018

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Op 3 september 2017 is gestart met de pilot Pendelbus Binnenstad (voorheen: pilot Alternatief vervoer West). Vanaf dat moment is de pendelbus gaan rijden tussen de Aweg, het Akerkhof en het Gedempte Zuiderdiep. De pilot is primair bedoeld om inzicht te krijgen in de aard, de omvang en de behoeften van de doelgroep. De kennis die in de pilot wordt opgedaan over de doelgroep en over vervoer in de binnenstad is nodig om, wanneer ook het openbaar vervoer op de Grote Markt wordt omgeleid, een goed concept te kunnen introduceren.

In dit raadsvoorstel wordt het eerste jaar van de pilot geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten, conclusies en overwegingen wordt een voorstel gedaan voor de aanpak van het tweede jaar van de pilot, dat van september 2018 tot en met augustus 2019 loopt. Daarnaast wordt ingegaan op de ontwikkeling van het gebruik van het openbaar vervoer aan de westkant van de binnenstad na invoering van de nieuwe routes. Zowel het advies over het tweede jaar van de pilot als informatie over de ontwikkeling van het gebruik van de westelijke centrumhaltes staan op de lange termijnagenda van uw raad.

Kader

De kaders voor de pilot Pendelbus Binnenstad worden gevormd door de volgende besluiten en documenten:

- Visie Bestemming Binnenstad, raad, 24 februari 2016;
- Inrichtingsplan Bussen over West, raad, 29 juni 2016;
- Uitvoeringsprogramma Bestemming Binnenstad, raad, 29 juni 2016;
- Pilot Alternatief vervoer West, raad, 19 april 2017;
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2017, raad, 27 september 2017;
- Collegebrief tussentijdse evaluatie d.d. 22 februari 2018, raad, 28 maart 2018.

Naast deze documenten en besluiten geven de beleidsuitgangspunten van de gemeente Groningen op andere beleidsterreinen en algemene wet- en regelgeving kaders. Bovendien vormt de (her)inrichting van de openbare ruimte in binnenstad fysieke kaders voor de pilot.

Argumenten en afwegingen

Uitgangspunten

De doelstelling van de Pendelbus Binnenstad is – gedurende de pilot – het aanbieden van vervoer aan busreizigers voor wie het overbruggen van de afstand tussen de voormalige bushalte voor de Der Aa-Kerk en de haltes aan de Aweg en het Gedempte Zuiderdiep een probleem vormt.

Tot de doelgroep van de Pendelbus Binnenstad behoren zodoende:

- busreizigers;
- die bij de Der Aa-kerk willen in- of uitstappen;
- en die de afstand van de Aweg of het Gedempte Zuiderdiep naar de Der Aa-kerk moeilijk lopend kunnen overbruggen.

Hoewel de Pendelbus Binnenstad met het oog op deze doelgroep is ontwikkeld, wordt de bus niet exclusief voor de doelgroep ingezet. Iedereen die dat wil, mag er gebruik van maken.

Het afgelopen jaar is de pendelbus gedurende 7 dagen per week ingezet. De bedieningstijden zijn van 9.00 tot 18.00 uur. Op donderdag wordt tot 21.00 uur gereden. Op zaterdag en zondag worden de winkeltijden eveneens gevolgd, dan wordt respectievelijk van 9.00 tot 17.00 uur en van 12.00 tot 17.00 uur gereden. Gedurende de bedieningstijden rijdt de pendelbus continu heen en weer tussen de haltes aan de Aweg, het Akerkhof en het Gedempte Zuiderdiep. De wachttijd bedraagt normaliter maximaal 10 minuten.

Een rit met de pendelbus kost € 0,50. Dit bedrag kan alleen contant worden afgerekend. Houders van een WMO- of Stadspas kunnen gratis gebruik maken van de dienst. Ook voor kinderen is een kortingsregeling getroffen, die aansluit bij het reguliere openbaar vervoer.

Er wordt gereden met een compacte stadsbus op waterstof. Er is een vergelijkbare compacte stadsbus op diesel beschikbaar om de waterstofbus te vervangen bij storingen en onderhoud. De keuze voor dit type bus is gemaakt in overleg met een afvaardiging van de doelgroep. Het belangrijkste argument om voor dit type te kiezen is de goede toegankelijkheid in combinatie met compacte afmetingen.

Uitkomsten monitoring

In het monitoringsprogramma is kwalitatieve en kwantitatieve informatie verzameld over het gebruik en de gebruikers van de pendelbus. Naast het gebruik en de gebruikers willen we ook ingaan op onze bevindingen met het vervoermiddel en de route door de binnenstad.

Gebruik en gebruikers

In onze brief van 22 februari 2018 hebben wij uw raad tussentijds geïnformeerd over de uitkomsten van de monitoring. De belangrijkste bevindingen waren:

- Er worden gemiddeld 205 reizigersbewegingen per week gemaakt met de pendelbus;
- De donderdag, vrijdag en zaterdag zijn de drukste dagen, hoewel de verschillen met andere dagen niet heel groot zijn;
- De ochtenduren zijn het rustigst, de meeste reizigersbewegingen worden 's middags rond 15.00 uur gemaakt;
- De pendelbus maakt meer dan de helft van de ritten zonder passagiers;
- De pendelbus wordt over het algemeen positief beoordeeld, gemiddeld krijgt de dienst als rapportcijfer een 7,3;
- Ongeveer de helft van de passagiers gebruikt de pendelbus omdat hij of zij moeite heeft om de afstand lopend te overbruggen, ongeveer 21% van de passagiers beschikt over een WMO-pas;
- De belangrijkste bestemmingen van de passagiers zijn de omgeving van de Herestraat en de Westerhaven;
- Het belangrijkste kritiekpunt betreft de route, reizigers geven aan graag door te willen reizen naar de Grote Markt;
- De bekendheid is goed, 73% van de respondenten uit het Stadspanel is bekend met de pendelbus.

Na de tussentijdse evaluatie is de monitoring voortgezet, waarbij extra aandacht is besteed aan het verdiepen van de informatie over de doelgroep. De uitkomsten van dit deel van de monitoring zijn beschreven in bijlage 1 bij dit raadsvoorstel. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Er is nauwelijks verschil met de tussentijdse evaluatie, het gebruik blijft stabiel;
- Het gebruik van de halte voor de Der Aa-kerk is geteld, hieruit blijkt dat circa 35% van de passagiers op deze halte in- of uitstapt;
- Het gebruik van de pendelbus door gebruikers van het openbaar vervoer is bijgehouden, ongeveer 40% van de passagiers geeft aan over te stappen in of uit het openbaar vervoer;
- De pendelbus wordt af en toe gebruikt door passagiers in een rolstoel.

Vervoermiddel

Als vervoermiddel is een experimentele waterstofbus ingezet. Hiervoor is een oud type Tecnobus Gulliver omgebouwd op waterstof. In de eerste periode van het gebruik moest de techniek nog worden ingeregeld en moest het tanken van waterstof nog worden georganiseerd. Daarna bleek de waterstofbus goed inzetbaar. Wel is de bus nog regelmatig uitgevallen door andere mankementen, die met de ouderdom van de bus te maken hebben.

In de eerste periode is door omwonenden van het Gedempte Zuiderdiep geklaagd over een fluittoon die de bus produceerde. De bus halteert hier langere tijd. Naar aanleiding van de klachten is meer geluidsisolatie aangebracht. Daarna zijn er geen klachten meer geweest.

Er blijkt veel interesse te zijn voor waterstoftechniek. We hebben het afgelopen jaar veel verzoeken gehad om de waterstofbus in te zetten bij evenementen en pr-activiteiten. De bus is slechts enkele keren uitgeleend, omdat prioriteit is gegeven aan het gebruik als pendelbus in de binnenstad.

Als reserve is een dieselbus ingezet van het type Microbus Gruau. Ook deze bus is regelmatig uitgevallen vanwege leeftijd. Hoewel de dienstverlening enkele keren is onderbroken door storingen, is over het algemeen een betrouwbaar vervoerssysteem ingericht.

Route in binnenstad

De route van de pendelbus via de Aweg, Astraat, Akerkhof, Munnekeholm en Gedempte Zuiderdiep is gedurende de pilot volop in ontwikkeling. In oktober en november 2017 is de herinrichting van de Astraat uitgevoerd. Vanaf maart 2018 zijn de nutsbedrijven begonnen met werkzaamheden in de Brugstraat en vanaf mei 2018 start de herinrichting van de Brugstraat. Tijdens deze werkzaamheden zijn wisselende omleidingsroutes ingesteld voor de pendelbus.

Tot april van dit jaar is het gelukt om de haltes voor de Der Aa-kerk aan te doen. Maar sinds de werkzaamheden in de Brugstraat zijn begonnen lukt dat niet meer. De halte voor de Der Aa-kerk is verplaatst naar de Munnekeholm, ter hoogte van de sportschool. De rit van de Der Aa-kerk naar het Gedempte Zuiderdiep duurt hierdoor langer, omdat deze nu eerst via de Westerhaven gaat. Op het moment dat dit raadsvoorstel is opgesteld zijn er nog geen gegevens beschikbaar over het effect hiervan op het aantal reizigersbewegingen.

Gedurende het afgelopen jaar heeft de pendelbus ook een paar keer een andere route moeten rijden vanwege evenementen. Alleen tijdens De 4 Mijl is de dienst afgebroken omdat het te druk werd op de omleidingsroute. Tijdens Koningsdag heeft de pendelbus niet gereden.

Sinds de herinrichting van de Astraat is in de Astraat/Brugstraat éénrichtingsverkeer ('stad uit') ingesteld. De pendelbus heeft hiervoor een ontheffing en mag tegen de rijrichting in de stad inrijden. Dit heeft niet geleid tot problemen of klachten.

Conclusies

De informatie over de pendelbus is gebaseerd op tellingen en enquêtes. Gezien het geringe aantal respondenten geven de onderstaande conclusies alleen een richting aan over het gebruik en de gebruikers.

Doelgroep

De belangrijkste conclusie op basis van het monitoringprogramma kan worden getrokken is dat het aantal gebruikers dat tot de doelgroep van de Pendelbus Binnenstad kan worden gerekend beperkt is. Tot de primaire doelgroep behoren immers:

- busreizigers (40%);
- die bij de Der Aa-kerk willen in- of uitstappen (35%);
- en die de afstand van de Westerhaven of het Gedempte Zuiderdiep naar de Der Aa-kerk moeilijk kunnen overbruggen (50%).

De gebruikers uit de doelgroep zijn verantwoordelijk voor maximaal 70 reizigersbewegingen per week, dat is het aandeel in- en uitstappers bij de Der Aa-kerk. Passagiers die tussen de Westerhaven en het Gedempte Zuiderdiep heen en weer reizen worden niet tot de doelgroep gerekend. Deze haltes zijn en blijven immers nog met elkaar verbonden met het reguliere openbaar vervoer.

Kwaliteit

Het vervoerssysteem waarbij we met een kleine bus heen en weer pendelen tussen de haltes voldoet in kwalitatieve zin aan de wensen en behoeften van de doelgroep. De bus is goed toegankelijk en de wachttijd – maximaal 10 minuten – is acceptabel. De reizigers waarderen de pendelbus met een 7,3.

Efficiëntie

De huidige aanpak van de pilot met alternatief vervoer is niet (kosten)efficiënt. Het aantal ritten zonder passagiers is groot, meer dan 50% van de ritten wordt zonder passagier gemaakt. Dit zorgt voor veel onnodige verkeersbewegingen in de toch al drukke binnenstad.

Het systeem is berekend op meer passagiers. De kosten per reizigersbeweging zijn hoog. De totale kosten op jaarbasis bedragen circa € 250.000 (exclusief de kosten van monitoring), bij een verwacht reizigersaantal van circa 10.000.

Vervoermiddelen

De gebruikte vervoermiddelen voldoen voor de aard en de omvang van de pilot. Bij een structurele of grootschalige inzet, zal geïnvesteerd moeten worden in nieuwe(re) bussen. De oudere bussen hebben (te) vaak storingen.

Inzet van elektrische of waterstofbussen is gezien de kleine afstanden die in de binnenstad worden afgelegd goed haalbaar. Wel is tijdens de voorbereiding op de pilot gebleken dat het aanbod van compacte elektrische of waterstofbussen op dit moment nog zeer beperkt is.

Overwegingen

Het eerste jaar van de pilot heeft waardevolle informatie opgeleverd over het gebruik en de gebruikers van de Pendelbus Binnenstad. Op basis van de ervaring die we nu hebben opgedaan willen we in het tweede jaar de aanpak bijstellen, waarbij we proberen om de kwaliteit voor de doelgroep te verbeteren en de efficiëntie te verhogen.

We stellen voor om meer bestemmingen bereikbaar te maken met de pendelbus voor de minder mobiele doelgroep. Daarmee verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening. We doen dat voorlopig met dezelfde bedieningstijden, chauffeurspool en vervoersmiddelen. Gedurende het tweede jaar gaan we de markt consulteren, om te onderzoeken of er een aanpak kan worden ontwikkeld die meer (kosten)efficiënt is.

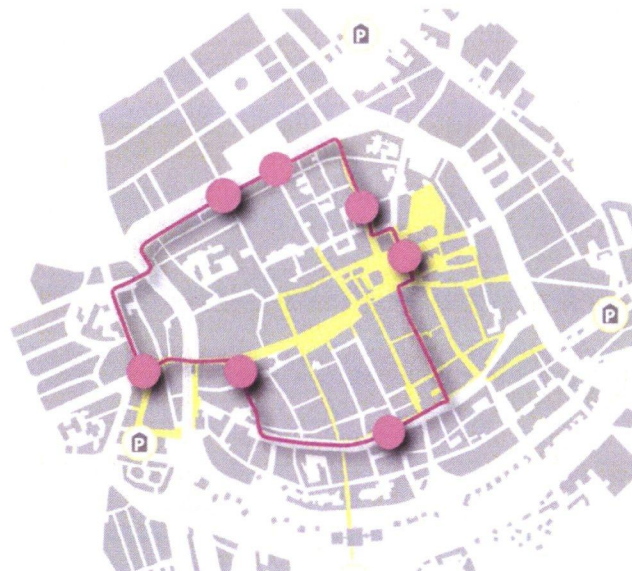
Als de kwaliteit van de dienstverlening wordt verhoogd, dan wordt de Pendelbus Binnenstad ook aantrekkelijker voor de mobiele doelgroep. Medegebruik door de mobiele doelgroep is toegestaan, maar het mag er niet toe leiden dat daardoor extra capaciteit nodig is. Dat leidt immers tot meer verkeersbewegingen in de binnenstad en tot hogere kosten, terwijl de binnenstad voor deze doelgroep al goed bereikbaar is. We gaan bijhouden wat het medegebruik door de mobiele doelgroep is en in de evaluatie van het tweede jaar zullen wij daarop terugkomen.

Aanpak 2^{de} jaar pilot Pendelbus Binnenstad

Wij stellen voor om het komende jaar met twee varianten te experimenteren. Hieronder gaan we in op de belangrijkste elementen van beide experimenten.

Experiment 1: rondje binnenstad

Vanaf september 2018 wordt de route van de pendelbus aangepast. Op het onderstaande kaartje is de nieuwe route weergegeven. Naast het Gedempte Zuiderdiep, het Akerkhof en de Westerhaven, gaat de pendelbus via de Noorderhaven naar de Grote Markt. Vanaf de Grote Markt rijdt de bus weer door naar het Gedempte Zuiderdiep.



Voorstel nieuwe route Pendelbus Binnenstad

Het idee achter deze route is dat de pendelbus als een hub fungeert naar het reguliere openbaar vervoer. In de route zijn drie haltes voor het openbaar vervoer opgenomen, te weten de Westerhaven, het Gedempte Zuiderdiep en de Grote Markt. Tussen de OV-haltes worden haltes voor de pendelbus gerealiseerd, bijvoorbeeld op de koppen van de Kijk in 't Jatstraat, de Boteringestraat en/of de Ebbingestraat. Uiteraard blijft de bestaande halte bij het Akerkhof ook bestaan.

Het belangrijkste voordeel daarvan is dat het noordelijke deel van de binnenstad beter wordt ontsloten voor de doelgroep. Dit deel van de binnenstad ligt het verst van de OV-haltes, de inzet van de pendelbus aan deze kant van het centrum ontsluit zodoende een nieuw gebied. Daarnaast hoeft de pendelbus in deze opzet niet meer tegen het verkeer in te rijden in de Astraat en Brugstraat. Naast voordelen heeft deze variant ook enkele nadelen en risico's.

Bij inzet van één bus lopen de wachttijden op van maximaal 10 minuten, naar maximaal 15 minuten. Nu rijdt de bus zonder dienstregeling. In deze variant wordt een dienstregeling ingesteld. De bus vertrekt dan op vaste tijdstippen, zodat een reiziger weet hoe lang hij/zij moet wachten. Bovendien kunnen reizigers hierop plannen, wanneer ze eenmaal bekend zijn met de dienstregeling.

De reistijd in de bus kan ook toenemen, afhankelijk van het vertrekpunt en het reisdoel. De pendelbus rijdt bijvoorbeeld niet meer rechtstreeks van de Westerhaven naar de Der Aa-kerk, maar maakt eerst z'n ronde door de stad. Omdat alle stadsbussen die de Westerhaven aan doen ook via het Gedempte Zuiderdiep gaan (met uitzondering van lijn 8), is er echter nog steeds een snelle verbinding met de combinatie van pendelbus en openbaar vervoer te maken. Of de combinatie van de pendelbus en het OV in de praktijk overal goed werkt willen we met dit experiment uitvinden.

We verwachten nog geen goed beeld te krijgen van het reizigerspotentieel van de Grote Markt, omdat hier gedurende het experiment het reguliere openbaar vervoer nog rijdt. Hoewel er enige uitwisseling tussen de pendelbus en het OV zal zijn, verwachten we dat het OV op de overlappende trajecten de meeste reizigers zal blijven trekken.

De actieradius en snelheid van de waterstofbus is beperkt, mogelijk moet op deze route de dieselbus meer worden ingezet. Zoals eerder vermeld, zullen wij bij een structurele of grootschalige inzet van de pendelbus moeten investeren in nieuwe(re) duurzame vervoermiddelen. Met het oog op de kostenbeheersing willen we het komende jaar echter zoveel mogelijk gebruik maken van de beschikbare bussen.

Om de dienst zoveel mogelijk op de doelgroep toe te spitsen wordt het prijsbeleid aangepast. Bezitters van een WMO- en Stadspas en kinderen tot 12 jaar reizen ook komend jaar gratis. Alle overige gebruikers gaan meer betalen voor een rit, de prijs was € 0,50 en wordt € 1,-. Deze prijsstelling is te verantwoorden omdat de pendelbus een groter bereik heeft. We zullen tijdens dit experiment in de gaten houden of er hierdoor minder mobiele reizigers tussen wal en schip belanden, indien nodig zullen we daarvoor een oplossing uitwerken.

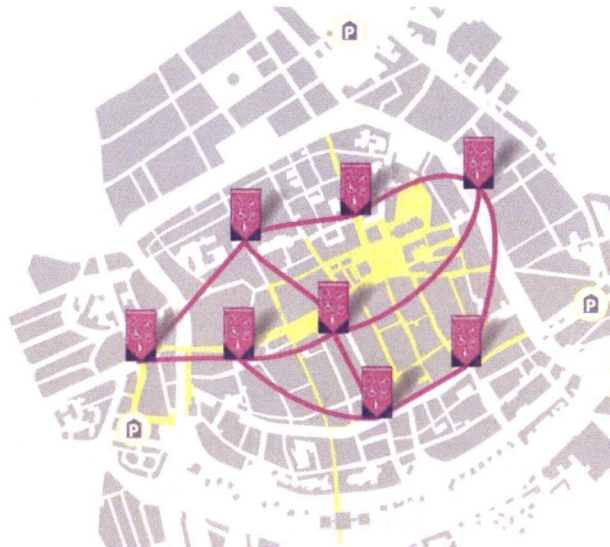
Aangenomen dat de verbeterde dienstverlening tot meer passagiers leidt, dalen de kosten per reizigersbeweging. We hebben niet de verwachting dat met deze aanpak de efficiency sterk verbeterd. Het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad blijft gelijk en datzelfde geldt voor de totale kosten. In het tweede experiment ligt de nadruk meer op efficiency.

Experiment 2: rijden op afroep

Vanaf februari 2019 starten we met het tweede experiment. Het basisidee is dat de pendelbus alleen rijdt als er vraag is. Dit betekent dat er verspreid over de binnenstad opstappunten komen. Een reiziger kan bellen met de chauffeur van de bus en aangeven bij welk opstappunt hij/zij staat. Vervolgens wordt de reizigers opgehaald en naar een bushalte in het centrum gebracht.

De voordelen van deze aanpak zijn:

- de passagiers kunnen van een opstappunt dichtbij hun locatie worden gebracht naar een opstappunt dichtbij hun bestemming;
- afhankelijk van de vraag wordt de wachttijd bekort ten opzichte van experiment 1
- de pendelbus rijdt geen onnodige ritten door de binnenstad.



Voorstel experiment rijden op afroep

Deze aanpak werkt vooral goed bij een relatief beperkt gebruik. Als er (te) veel vraag is, dan lopen de wachttijden op en is wordt een dienstregeling zoals bij experiment 1 wordt aangeboden weer effectiever. Door de twee experimenten uit te voeren, kunnen de resultaten met elkaar worden vergeleken en kan worden bepaald wat het beste werkt.

Bij het rijden op afroep heeft het de voorkeur om een vervoermiddel te gebruiken dat nog compacter is dan de waterstofbus. Dan kan het busje immers overal in de binnenstad komen en de snelste route kiezen van opstappunt naar OV-halte. Of voor een compacter voertuig kan worden gekozen, is vooral afhankelijk van het gebruik door mensen in een rolstoel. De compacte voertuigen zijn namelijk niet (goed) toegankelijk voor rolstoelgebruikers. De komende tijd zullen we het gebruik door mensen in een rolstoel gedetailleerd gaan bijhouden. Op basis van de resultaten zullen wij afwegen of er een elektrische minibus kan worden ingezet voor dit experiment.



Elektrische minibus

In dit experiment is het van belang dat alleen de minder mobiele doelgroep gebruik maakt van de dienst. De mobiele doelgroep kan te voet naar de binnenstad of is aangewezen op een (commerciële) taxi. In het experiment vertrouwen wij erop dat passagiers zelf beoordelen of de dienst voor hen is bedoeld. Bij de evaluatie van dit experiment wordt bekeken hoe dat uitpakt. Het prijsbeleid is hetzelfde als in experiment 1.

De pendeldienst wordt aangeboden met de huidige bedieningstijden en chauffeurspool, waardoor het niet direct tot een hogere kostenefficiëntie leidt. Op basis van de uitkomsten van de monitoring gaan we echter onderzoeken of de markt deze dienst goedkoper kan aanbieden. We verwachten dat – wanneer de tijd die

de chauffeur wacht op passagiers kan worden gevuld met andere (commerciële) ritten – de kosten van de pendeldienst kunnen worden beperkt.

Effecten nieuwe busroute binnenstad west

Bij bespreking van de 'Voorgenomen wijziging Dienstregeling bus per september 2017' in uw raad op 19 april 2017 hebben wij u toegezegd om op basis van bestaande rapportages een analyse te maken van de effecten van de nieuwe busroute binnenstad west, over de Westerhaven, en wat dit betekent voor het aantal bezoekers aan de binnenstad (per bus). Het gaat dan over de stadslijnen 7, 8, 9, 15 en streeklijnen 35, 39, 88 en 139.

Wij hebben het aantal busreizigers in de periode januari-april 2017 en januari-april 2018 met elkaar vergeleken. In 2017 reden de geanalyseerde buslijnen 7, 8, 9, 35, 39, 88 en 139 via de A-straat. In 2018 reden deze via de Eeldersingel. Q-link 15 reed in 2017 via Eeldersingel – Eendrachtskade – Hoendiep en in 2018 via Eeldersingel – Westerhaven – Hoendiep. Q-link 15 deed in 2017 dus geen enkele westelijke centrumhalte en in 2018 één westelijke centrumhalte aan.

Nadere toelichting effecten nieuwe busroute binnenstad West

Het aantal instappers op de westelijke centrumhaltes is tussen de periodes januari – april 2017 en januari – april 2018 vergeleken. De westelijke centrumhaltes in 2017 zijn Hereplein, Gedempte Zuiderdiep, Schoolholm, Emmaplein, A-kerkhof en Westerhaven. De centrumhaltes in 2018 zijn Hereplein, Gedempte Zuiderdiep, Schoolholm en Westerhaven.

Busroutes in 2017:

Buslijnen 7, 9, 35, 39, 88 en 139 reden in 2017 in beide richtingen via de haltes Westerhaven, A-kerkhof, Schoolholm, Gedempte Zuiderdiep en Hereplein.

Buslijn 8 reed in 2017 in beide richtingen tussen de haltes Westerhaven, A-kerkhof en Emmaplein.

Q-link 15 reed in 2017 niet langs één van de westelijke centrumhaltes.

Busroutes in 2018:

Buslijnen 7 en 9 reden in de geanalyseerde periode van 2018 in beide richtingen via de haltes Westerhaven, Schoolholm, Gedempte Zuiderdiep en Hereplein.

Buslijnen 8, 15, 35, 39, 88, 139 reden in de geanalyseerde periode van 2018 in beide richtingen alleen via de centrumhalte Westerhaven.

Q-link 15 deed in 2017 dus geen enkele westelijk centrumhalte en in 2018 één westelijke centrumhalte aan. In 2017 reed wel lijn 9 2x per uur tussen de westelijke centrumhaltes en Zernike. In 2018 met de komst van Q-link 15 bij de Westerhaven werd de verbinding Westerhaven – Zernike op drukke momenten minimaal 12 keer per uur geboden. Daarom is ook gekeken naar de ontwikkeling van het aantal instappers op de westelijke centrumhaltes naar alle bestemmingen exclusief de halte op Zernike.

Het beeld dat we zien is dat het aantal instappers op een werkdag op de westelijke centrumhaltes in de periode januari-april 2018 t.o.v. januari-april 2017 op de stadslijnen 7, 8, 9 en 15 is toegenomen met 23% en op de streeklijnen 35, 39, 88 en 139 is afgenomen met 51%. Dit is in lijn met de ontwikkeling dat de drukke lijnen drukker en de rustige lijnen rustiger worden die wij ook elders binnen het openbaar vervoer zien.

Wij zien ook dat het laten halteren van Q-link 15 bij de Westerhaven in een grote vraag heeft voorzien. Indien in de analyse de reizigers van de westelijke binnenstadshaltes naar de verschillende haltes op Zernike niet worden meegenomen, is de stijging van het aantal instappers op de westelijke binnenstadshaltes 10%. Dit is in lijn met de stijging die wij ook in heel Groningen en Drenthe zien. Het in de analyse weglaten van de vervoersrelatie westelijke binnenstadshaltes – Zernike heeft geen invloed op het aantal instappers op de streeklijnen.

Voor de daling van het aantal instappers op de streeklijnen hebben wij naar een verklaring gezocht. Redenen die waarschijnlijk in meer of mindere mate hebben bijgedragen aan het afgenomen gebruik van de streeklijnen zijn onder andere:

- *M.b.t. lijn 35, 39 en 139:* De opening van P+R Reitdiep per 1 november 2017. Hierdoor is voor een deel van de reizigers met lijn 35, 39 en 139 een aantrekkelijk alternatief ontstaan. Een deel van de reizigers die voorheen met de lijnen 35, 39 en 139 reisden, reizen nu waarschijnlijk met eigen vervoer naar P+R Reitdiep. Het deel van de reizigers die vanaf daar met Q-link 1/2 naar hun

bestemming in de stad reizen, 'verdwijnt' als instapper bij één van de westelijke binnenstadshaltes. Immers Q-link 1/2 stoppen niet bij de westelijke haltes, maar rijden via o.a. UMCG Noord naar respectievelijk het Hoofdstation en het Europapark.

- *M.b.t. lijn 39 en 139:* Het niet meer laten rijden van lijn 39 en 139 via het Gedempte Zuiderdiep heeft waarschijnlijk gezorgd voor een toenemend gebruik van P+R Reitdiep en de trein Zuidhorn-Groningen v.v.. Deze streekreizigers stappen dan niet meer bij één van de westelijke binnenstadshaltes in.
- *M.b.t. lijn 35:* Het niet meer laten rijden van lijn 35 via het Gedempte Zuiderdiep heeft waarschijnlijk gezorgd voor een toenemend gebruik van P+R Reitdiep. Het deel van de reizigers die vanaf daar met Q-link 1/2 naar hun bestemming in de stad reizen, 'verdwijnt' als instapper bij één van de westelijke binnenstadshaltes.
- *M.b.t. lijn 88:* De aantrekkelijkheid van Q-link 3 en het niet meer laten rijden van lijn 88 via het Gedempte Zuiderdiep heeft waarschijnlijk gezorgd voor een toenemend gebruik van Q-link 3. Een deel van de reizigers is hier bereid om een grote afstand naar de halte te accepteren, omdat Q-link 3 vaker per uur rijdt en ook verder de stad in rijdt. Het deel van de reizigers die nu met Q-link 3 naar hun bestemming in de stad reizen, 'verdwijnt' als instapper bij één van de westelijke binnenstadshaltes.

Daarnaast geldt voor alle geanalyseerde lijnen dat:

- Het laten rijden van Q-link 15 heeft voor een deel de functie van de overige lijnen overgenomen. Een deel van de daling van het gebruik van die lijnen is dus toe te schrijven aan het laten rijden van Q-link 15 via de Westerhaven.
- De werkzaamheden aan de westkant van de binnenstad nog niet zijn afgerond en tijdens de periode van analyse vonden werkzaamheden plaats tussen Westerhaven en A-kerk. Dit heeft doorgaans geen positieve invloed op het aantal reizigers.
- De periode van gewenning en de geanalyseerde periode waren relatief kort. Dit heeft invloed op de betrouwbaarheid van de cijfers.
- Andere effecten zoals doorstroming elders op de route, het weer en verplaatsing van voorzieningen hebben daarnaast ook invloed op het aantal instappers.

Nader onderzoek op een later tijdstip, als alle werkzaamheden gereed zijn en de nieuwe situatie al een tijd is 'ingesleten', lijkt daarom dan ook verstandig.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het eerste jaar van de pilot is in nauw overleg met een afvaardiging van de doelgroep voorbereid. De tussentijdse evaluatie waarover wij uw raad per brief van 22 februari 2018 hebben geïnformeerd is met deze afvaardiging besproken. Bovendien hebben we de voorgestelde aanpak voor het tweede jaar van de pilot met de doelgroep afgestemd.

De afvaardiging waarmee wij hebben gesproken heeft een eerste voorkeur voor een gastvrijheidssysteem dat alle bezoekers van de binnenstad als doelgroep heeft, dus ook de mobiele bezoekers. In die opzet zijn de minder mobiele bezoekers van de stad slechts een deel van de doelgroep. Omdat de pendelbus dan op grote schaal wordt gebruikt, wordt het systeem robuuster. Wij geven er echter de voorkeur aan om gericht te investeren in een systeem dat voor de minder mobiele doelgroep, omdat wij van mening zijn dat de binnenstad voor de mobiele doelgroep goed toegankelijk is met het openbaar vervoer. De investeringen die wij op dit moment doen in de herinrichting van de stad zijn juist bedoeld om de toegankelijkheid van de binnenstad te vergroten.

Met dit voorstel wordt daarom deels tegemoetgekomen aan de wensen van de doelgroep. In experiment 1 wordt aan de wens voldaan om de route uit te breiden en een groter deel van de binnenstad bereikbaar te maken. Experiment 2 heeft echter niet de voorkeur van de doelgroep. Zij verwachten dat een bus op afroep weinig voordelen biedt ten opzichte van het WMO-vervoer, waardoor de pendelbus zal verdwijnen en het WMO-vervoer zwaarder wordt belast. De doelgroep twijfelt of experiment 2 goed gaat functioneren. Afgesproken is om de aanpak van experiment 2 in overleg met de doelgroep voor te bereiden.

Financiële consequenties

De kosten van de exploitatie van de Pendelbus Binnenstad worden geraamd op € 250.000. Dit bedrag is al gedekt ten laste van de Begroting 2018 (€ 125.000) en de Begroting 2019 (€ 125.000), waarin deze bedragen met het oog op de Pendelbus Binnenstad zijn gereserveerd.

Tot de exploitatiekosten worden gerekend:

- inzet en planning van de chauffeurs;
- inzet van de bussen;
- realisatie van haltes;
- communicatie;
- monitoring.

Overige consequenties

Dit voorstel heeft geen andere consequenties dan die hiervoor zijn vermeld.

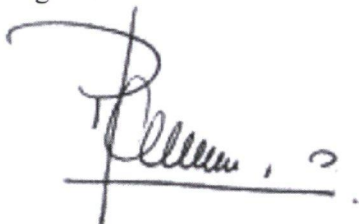
Vervolg

De pilot met de Pendelbus Binnenstad wordt gebruikt om kennis op te doen over het gebruik en de gebruikers, zodat – als de bussen niet meer over de Grote Markt rijden – een goed vervoersconcept kan worden geïntroduceerd. Hoewel het eerste jaar van de pilot waardevolle kennis heeft opgeleverd over de Pendelbus Binnenstad, hebben wij het tweede jaar van de pilot nodig om uw raad te kunnen adviseren over een goed vervoersconcept voor de binnenstad als geheel. Dit advies wordt uiterlijk in uw vergadering van september 2019 ter besluitvorming aangeboden.

Lange Termijn Agenda

- Advies vervoersconcept binnenstad als geheel, september 2019
- Op basis van bestaande rapportages wordt een analyse gemaakt van de gevolgen van het verleggen van de buslijnen over de Westerhaven en wat dit betekent voor het aantal bezoekers aan de binnenstad (per bus), juni 2019

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage 1 Tussenevaluatie Pendelbus Binnenstad – rapportage april 2018

Alternatief Vervoer

1. Inleiding

Om informatie te verzamelen over het gebruik van de pendelbus is een monitoringsprogramma opgezet. In het kader van dit programma wordt het gebruik van de pendelbus dagelijks bijgehouden en worden periodiek enquêtes gehouden onder de gebruikers. In maart 2018 zijn de bevindingen van het eerste half jaar van de pilot gerapporteerd aan de gemeenteraad. In maart/april 2018 is vervolgens een derde meting uitgevoerd. In deze memo worden de bevindingen van deze derde meting uiteengezet.

2. Opzet derde meting monitoringsprogramma

De bevindingen van de derde meting zijn gebaseerd op:

- Een online enquête onder het Pendelbus Panel (281 leden, 159 respondenten);
- Interviews met 3 pendelbus chauffeurs;
- Dagelijkse tellingen van het gebruik.

Na de eerste tussentijdse evaluatie is het beeld ontstaan dat de pendelbus met name wordt gebruikt voor de route Westerhaven – Zuiderdiep (en vice versa) en dat het gebruik van de halte Akerkhof beperkt is. Omdat het bedienen van de voormalige halte aan het Akerkhof voor busreizigers die moeite hebben met het overbruggen van de extra afstand vanaf de centrumhalte Westerhaven een directe aanleiding is geweest voor de pilot met het alternatief vervoer, hebben de chauffeurs in week 11 tot en met week 14 ook bijgehouden:

- het aantal gebruikers van de halte aan het Akerkhof;
- het aantal overstappers uit/op het reguliere openbaar vervoer.

3. Uitkomsten derde meting monitoringsprogramma

De belangrijkste bevindingen van de derde meting zijn samengevat op de tweede Factsheet Pendelbus Binnenstad.

Analyse gebruik

In de periode september tot en met 8 april maakten in totaal 6.320 passagiers gebruik van de pendelbus. Gemiddeld zijn dit 204 passagiers per week. Het gebruik lijkt zich op rond de 200 passagiers per week te stabiliseren. Ten opzichte van de eerste tussentijdse evaluatie is het aantal betalende passagiers licht afgenomen, van 109 naar 100 betalende passagiers per week. Het aantal Stadspashouders is licht gestegen van 53 naar 61 passagiers per week. Ongeveer 43 passagiers per week zijn in het bezit van een WMO-pas.

In week 11 t/m 14 is geteld hoeveel mensen gebruik maakten van de halte aan het Akerkhof. In totaal vervoerde de Pendelbus Binnenstad in deze periode 863 passagiers. Daarvan stapten 305 in/uit op de halte Akerkhof, wat neerkomt op 35% van de reizigers of circa 70 reizigers per week. In dezelfde periode gaf 40% van de passagiers aan de pendelbus te gebruiken met een overstap op/uit het reguliere openbaar vervoer, dat komt overeen met circa 80 reizigers per week.

Uitkomsten enquêtes

Er zijn enquêtes gehouden onder de leden van het Pendelbus Panel. Dit panel bestaat uit busreizigers die vóór september 2017 gebruik maakten van halte Akerkhof en andere geïnteresseerden. In totaal reageerden 159 mensen op deze enquête. 85 respondenten gaven aan dat zij tot september 2017 gebruik maakten van de halte aan het Akerkhof. De meeste respondenten zijn ouder dan 50 jaar.

De belangrijkste uitkomsten worden hieronder puntsgewijs samengevat:

- Van de gebruikers van de voormalige halte aan het Akerkhof (85 respondenten):
 - Stappen er 44 uit bij de centrumhalte aan de Westerhaven (52%);
 - Stappen er 27 uit op het Gedempte Zuiderdiep (32%);
 - Beschouwen 7 de Pendelbus Binnenstad als alternatief (8%);
- 25 respondenten zijn altijd afhankelijk van het openbaar vervoer, daarvan hebben 12 respondenten (7% van het totaal aantal respondenten) moeite met het overbruggen van een afstand van 500 meter. Dat correspondeert bij benadering procentueel met de het aantal respondenten dat aangeeft de Pendelbus Binnenstad als alternatief te zien;
- 19 respondenten geven aan te reizen met een hulpmiddel, of onder begeleiding;
- De meerderheid geeft aan vaker of misschien vaker gebruik te maken van de pendelbus als deze vanaf de Westerhaven meer haltes zou aandoen in de binnenstad;
- Wanneer de bussen de Grote Markt niet meer aandoen heeft het overgrote deel van de respondenten een alternatieve manier om naar de binnenstad te gaan. In totaal geven 25 respondenten aan dan de pendelbus te zullen gebruiken.

Aan de respondenten is tevens gevraagd hoe het alternatief verbeterd kan worden en wanneer zij (vaker) gebruik zouden maken van het alternatief vervoer. De dienstverlening kan worden verbeterd door: het tarief te verlagen, het mogelijk te maken om met de OV-chipkaart te betalen, de route uit te breiden naar bijvoorbeeld de Grote Markt/Vismarkt, aan te geven hoe lang het duurt voordat de bus komt en de rijtijden van de bus uit te breiden naar de avonduren. Er is geen ontevredenheid over het type voertuig of de serviceverlening van de chauffeurs.

Niet-gebruikers maken geen gebruik van de pendelbus omdat zij de afstand op andere wijze sneller en/of eenvoudiger kunnen overbruggen (lopen, fietsen), de overstap als vervelend ervaren, de wachttijd en reistijd te lang zijn of omdat de pendelbus niet halteert in het gebied waar zij naartoe willen.

4. Conclusies

Op basis van de derde meting en de voorgaande rapportages kan over het alternatief vervoer worden geconcludeerd:

- De bevindingen schetsen het beeld dat de doelgroep voor het alternatief vervoer klein is;
- Het voertuig voldoet aan de wensen van de gebruikers;
- De serviceverlening van de chauffeurs voldoet aan de wensen van gebruikers;
- De haltevoorzieningen voldoen aan de wensen van de gebruikers;
- Het verlagen van de prijs, het uitbreiden van de dienstregeling en de uitbreiding van het aantal haltes leiden mogelijk tot meer gebruik van het alternatief vervoer;
- Ca. 70 passagiers per week gebruiken het alternatief vervoer voor het overbruggen van de extra afstand tussen de nieuwe centrumhalte Westerhaven/het Zuiderdiep en de binnenstad;

- Ca. 140 passagiers per week gebruiken het alternatief vervoer voor een route die ook met het regulier openbaar vervoer kan worden afgelegd;
- Een kleine minderderheid (gemiddeld 55 passagiers per week) gebruikt de Pendelbus Binnenstad als aanvulling op het reguliere op het openbaar vervoer.

Factsheet Pendelbus Binnenstad West

Periode 2: 3 sept 2017 – 8 april 2018

BINNESTAD
GRONINGEN
ruimte voor jou

Gedempte Zuiderdiep

Akerkhof

Westerhaven

Dienstregeling: ma. t/m woe. en vrij. 09.00 – 18.00, don. 09.00 – 21.00, zat. 09.00 – 17.00, zo. 12.00 – 17.00

AANTAL PASSAGIERS PENDELBUS WEST

Gemiddeld gebruik 2^e periode: 204 passagiers per week
Totaal: 6320 passagiers, waarvan

- 49% betalend
- 21% WMO-pashouders
- 30% Stadjerspashouders

Het aantal betalende passagiers is licht afgenomen. Het aantal Stadjerspashouders is met 4% gestegen. Het gemiddeld aantal passagiers is stabiel.

GEbruik HALTE AKERKHOF

In week 11 t/m 14 is het gebruik van de halte Akerkhof gemonitord. In deze periode:

- vervoerde de Pendelbus 863 passagiers;
- waarvan 305 in/uitstappers bij de halte Akerkhof.

Gemiddeld maakt 35% van de pendelbuspassagiers gebruik van de halte Akerkhof (ca. 70 reizigers per week).

STAND VAN ZAKEN MONITORING

Interview chauffeurs Pendelbus Binnenstad

De Pendelbus chauffeurs geven aan:

- Er zijn veel vaste klanten, ook betalende;
- Er wordt evenveel gebruik gemaakt van de 3 haltes;
- Het invoeren van de OV-chipkaart invoeren levert vermoedelijk meer klanten op;
- De verbinding Westerhaven – Zuiderdiep wordt het meest gebruikt;
- Af en toe verlenen we hulp bij het in/uitstappen;
- Er wordt veel gebruik gemaakt door mensen met zware boodschappen, rollatoren en stokken;
- Maar weinig door mensen in een rolstoel;
- Geen klachten over wachttijden;
- Over het algemeen positieve reacties ;
- Vaak verzoeken om naar de Grote Markt/Vismarkt te rijden

OVERSTAPPERS REGULIER OPENBAAR VERVOER

(op basis van tellingen week 11 t/m 14, totaal 592 respondenten)

- Gemiddeld stapten 55 passagiers per week over op of kwam uit het regulier openbaar vervoer (= 40%)
- Gemiddeld stapten 92 passagiers per week niet over op/uit het regulier openbaar vervoer (= 60%)

Onderzoek Pendelbus Panel

Van de 159 respondenten:

- Zijn 25 respondenten altijd afhankelijk van het OV
- Reizen 19 respondenten met een hulpmiddel (rollator, wandelstok, blinde stok, krukken) of onder begeleiding

Ik maak vaker gebruik van de Pendelbus als:

- als de bus gratis zou zijn (34 respondenten)
- als de bus andere routes rijdt, bijv. via Vismarkt, Grote Markt, UMCG, oostzijde binnenstad (31 respondenten)
- als de bus vaker per uur zou rijden (23 respondenten)

Als de halte Grote Markt komt te vervallen:

- heeft het overgrote deel van de mensen een alternatieve manier om in binnenstad te komen
- Is voor 25 respondenten de Pendelbus een alternatief
- zal 31 respondenten minder naar de binnenstad gaan

VERVANGING VOOR DE HALTE AKERKHOF

Van de 85 voormalig halte A-kerkhof gebruikers:

- zien 7 respondenten de Pendelbus als alternatief
- vinden 44 respondenten de halte Westerhaven een alternatief
- vinden 27 respondenten de halte Zuiderdiep een goed alternatief
- reizen 23 respondenten nu wel eens door naar de Grote Markt
- gaan 14 respondenten vanwege het vervallen van de halte niet of minder naar de binnenstad

KLANKBORDGROEP 'ANDERS MOBIELEN'

Verbeterpunten: betrouwbaarheid van de dienst en uitbreiding van de rijtijden naar de avonduren

Advies vervolg pilot: verbinding realiseren met Grote Markt of implementatie gastvrijheidsconcept

NIET GEbruikers

€0,50 betalen is te duur, er kan niet met de OV-chipkaart worden betaald, de afstand is op andere wijze (sneller en/of eenvoudiger) te overbruggen (lopen, fietsen), de overstap is vervelend, er wordt niet aangegeven hoelang het duurt voor de bus komt, wachttijd en reistijd, halteert niet in gebied waar men naartoe wil.