

Raadsvoorstel

Onderwerp **Pilot 'Alternatief vervoer West'**

Registratienr. 6250572 Steller/telnr. T. Klompmaker / 8426 Bijlagen -

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefuillehouder	Wethouder J. van Keulen	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 4 Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de uitwerking van de pilot 'Alternatief vervoer West';
- II. de kosten van het eerste jaar van de pilot vast te stellen op € 285.000,- incidenteel;
- III. de kosten ad € 285.000,- te dekken ten laste van:
 - a. de OV-voorziening tot een bedrag van € 200.000,-;
 - b. het Uitvoeringsprogramma Binnenstad tot een bedrag van € 85.000,-;
- IV. de gemeentebegroting 2017 op programmaniveau overeenkomstig de besluiten II en III te wijzigen.

Samenvatting

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de visie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld. In de inspraak en het politieke debat rond de besluitvorming over de visie, is veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de stad voor busreizigers. In de visie is namelijk vastgelegd dat de bussen in de toekomst niet meer stoppen op de Grote Markt en voor de Der Aa-kerk.

Op basis van de inspraak, het debat en een verkennende studie hebben wij toegezegd dat er een vorm van alternatief vervoer in de binnenstad komt, in aanvulling op het openbaar vervoer. Middels dit voorstel informeren wij uw raad over de uitwerking van de pilot. Tevens vragen wij dekking voor de kosten van het eerste jaar van de pilot.

Ten aanzien van het vervoersconcept worden in de pilot vier componenten onderscheiden, te weten: het vervoermiddel, de route, de dienstverlening en de monitoring. In dit voorstel wordt kort ingegaan op de uitwerking van deze componenten.

Bij de uitwerking van het alternatief vervoer is een afvaardiging van de doelgroepen betrokken. De senioren zijn vertegenwoordigd door het GROS. De Oogvereniging is vertegenwoordigd door enkele leden. Andere deelnemers waren slecht ter been of aan de rolstoel gebonden en hebben op persoonlijke titel deelgenomen.

De kosten van de pilot worden geraamd op € 285.000,-. Voorgesteld wordt om deze kosten te dekken ten laste van de OV-voorziening (€ 200.000,-) en het Uitvoeringsprogramma Binnenstad (€ 85.000,-).

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Pilot Alternatief vervoer West

Aanleiding en doel

Op 24 februari 2016 heeft uw raad de visie 'Bestemming Binnenstad' vastgesteld. Hierin wordt de gewenste ontwikkeling van de binnenstad van Groningen geschetst. Er wordt ingegaan op de thema's economie, wonen, openbare ruimte en bereikbaarheid.

In de inspraak en het politieke debat rond de besluitvorming over de visie, is veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de stad voor busreizigers. In de visie is namelijk vastgelegd dat de bussen in de toekomst niet meer stoppen op de Grote Markt en voor de Der Aa-kerk.

Om tegemoet te komen aan de zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad heeft ons college een verkennende studie verricht naar alternatieve vervoersconcepten. Het rapport 'Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad' van BonoTraffics bv. is ter kennis van uw raad gebracht.

Op basis van de inspraak, het debat en de verkennende studie hebben wij toegezegd dat er een vorm van alternatief vervoer in de binnenstad komt, in aanvulling op het openbaar vervoer.

De busroutes door het centrum worden in twee stappen aangepast. Eerst worden de buslijnen die langs de Der Aa-Kerk rijden omgeleid. De nieuwe routes worden op 3 september 2017 in gebruik genomen. Later – vooralsnog wordt uitgegaan van 1 juli 2019 – worden ook de lijnen die nu over de Grote Markt rijden omgeleid. Ons college heeft aan uw raad toegezegd dat er een vorm van alternatief vervoer beschikbaar is, zodra de westelijke routes worden aangepast.

Op 29 juni 2016 is het inrichtingsplan 'Bussen over West' door uw raad vastgesteld. Met betrekking tot het alternatieve publieke vervoer is toen ook besloten om te starten met een pilot 'Alternatief vervoer West'. Deze twee jaar durende pilot wordt gebruikt om te experimenteren met verschillende vervoersvormen en routes. De ervaringen die worden opgedaan in de pilot worden gebruikt voor de ontwikkeling van een vervoersconcept voor de hele binnenstad.

Middels dit voorstel informeren wij uw raad over de uitwerking van de pilot. Tevens vragen wij dekking voor de kosten van het eerste jaar van de pilot.

Kader

De doelstelling van het alternatief vervoer in de binnenstad is het aanbieden van vervoer aan busreizigers voor wie de overbrugging van de afstand tussen de huidige haltes voor de Der Aa-Kerk en de halte op de Grote Markt en de nieuwe haltes aan de Aweg en de Turfsingel een probleem vormt.

De pilot is dus primair bedoeld om inzicht te krijgen in de aard, de omvang en de behoeften van de doelgroepen. Het deel van de binnenstad waar het alternatief vervoer zich doorheen beweegt is volop in ontwikkeling. Daarom moet de pilot ook informatie opleveren over het functioneren van het nieuwe vervoersconcept in de binnenstad. De kennis die in de pilot wordt opgedaan over de doelgroepen en vervoer in de binnenstad is nodig om – wanneer in 2019 ook de bussen op de Grote Markt worden omgeleid – een goed concept te kunnen introduceren. De pilot wordt daarom flexibel ingericht en biedt ruimte om – indien nodig – verschillende oplossingen uit te proberen.

Omdat de routes over de Grote Markt vanaf de zomer van 2019 worden omgeleid, moet gedurende het eerste jaar van de pilot al worden gestart met de ontwikkeling en voorbereiding van het concept. In dit voorstel ligt de focus daarom op het eerste jaar van de pilot. Dit voorstel heeft daarom alleen betrekking op het eerste jaar van de pilot. Uiterlijk in juni 2018 ontvangt uw raad voorstellen met betrekking tot het tweede jaar van de pilot en het vervoersconcept op binnenstadsniveau.

Naast de wens om een alternatief te bieden voor de busreizigers voor wie de overbrugging van de extra afstand een probleem vormt, leven er in ons college en uw raad een aantal wensen en ideeën over het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad uit het oogpunt van gastvrijheid. Bijvoorbeeld door delen van het centrum die op enige afstand van de reguliere OV-haltes liggen op te nemen in de route. De plannen hiervoor willen wij samen met onze partners uitwerken als onderdeel van het 'gastvrijheidsprogramma'.

Argumenten en afwegingen

Ten aanzien van het vervoersconcept in de pilot worden de volgende vier componenten onderscheiden:

- het vervoermiddel;
- de route;
- de dienstverlening;
- de monitoring.

Hierna wordt kort ingegaan op deze bestanddelen.

Vervoermiddel

Bij de besluitvorming over Bussen over West in juni 2016 is aan uw raad een voorselectie van mogelijke vervoermiddelen gepresenteerd, te weten de binnenstadsbus, de elektrische minibus, de snap-cab en de sunshuttle. Aanvankelijk werd aangenomen dat de elektrische minibus en de snap-cab het beste voldoen aan de randvoorwaarden (zie onderstaande afbeeldingen).



Elektrische minibus



Snap-cab

Uit praktijktesten – met onder andere de doelgroepen – is echter gebleken dat de binnenstadsbus beter scoort op het onderdeel toegankelijkheid. Omdat de pilot vooral bedoeld is om informatie over de aard, de omvang en de behoeften van de doelgroepen te verzamelen, kiezen wij in de pilot daarom voor de binnenstadsbus.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de elektrische minibus in enkele andere steden wel wordt geïntroduceerd. Wij maken voor de pilot een andere afweging omdat wij een volwaardig alternatief willen bieden voor het reguliere OV. Op basis van de uitkomsten van de pilot kan desgewenst een nieuwe afweging worden gemaakt.



Traditionele personenbus



Elektrische stadsbus

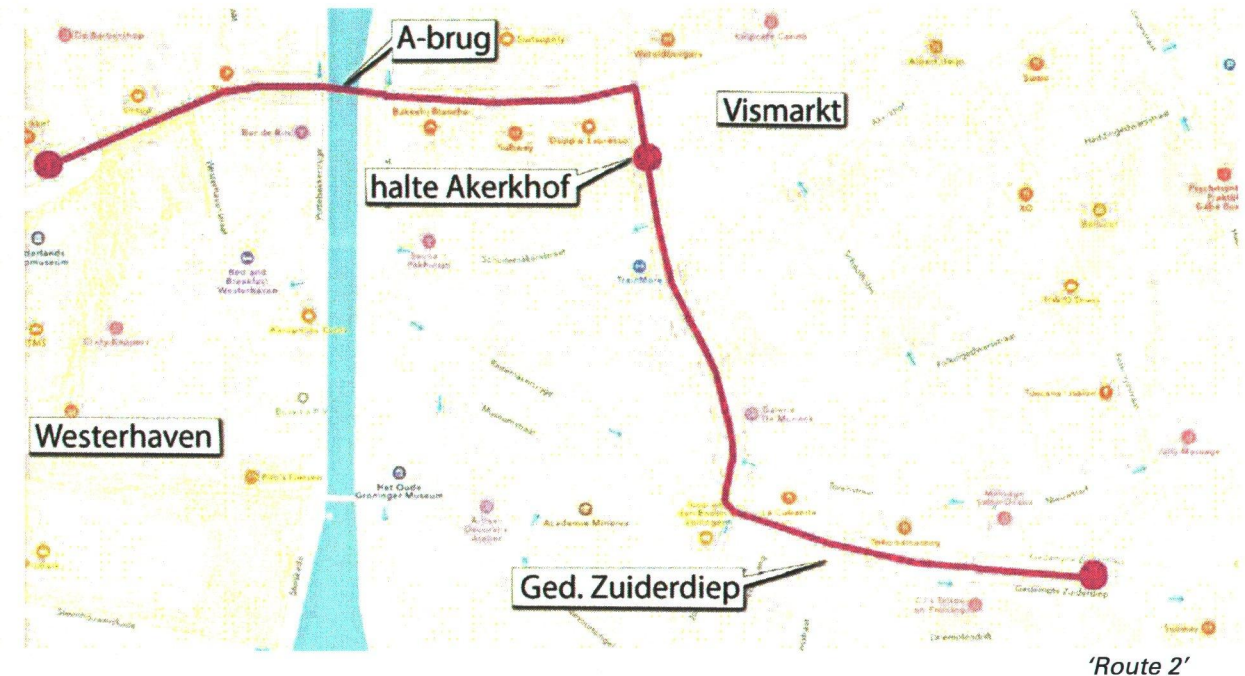
De binnenstadsbus kent verschillende gedaanten. Het bekendst is de 'traditionele' personenbus, maar we onderzoeken ook nog de inzetbaarheid van een kleine, elektrische stadsbus. Hoewel deze laatste onze voorkeur heeft, kunnen wij de (tijdige) inzet van deze bus nog niet garanderen. Indien nodig zullen wij de pilot starten met de traditionele personenbus en overstappen op de elektrische stadsbus als en zodra dat kan. Zie voor de beeldvorming bovenstaande afbeeldingen van de bussen.

Route

Bij de besluitvorming over Bussen over West in juni 2016 is voorgesteld om te rijden op de route Westerhaven – Der Aa-Kerk – Gedempte Zuiderdiep en andersom ('route 2', zie onderstaande afbeelding).

Gedurende het eerste jaar van de pilot worden de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm opnieuw ingericht. Het voorlopig ontwerp van de herinrichting wordt ter vaststelling aangeboden in uw vergadering van mei 2017. Welke consequenties de werkzaamheden hebben voor het alternatief vervoer is nog niet bekend. De pilot en de werkzaamheden van de herinrichting worden voortdurend op elkaar afgestemd.

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Bij de Westerhaven wordt desalniettemin een nieuwe halte gerealiseerd. Op deze plek kan geen gebruik worden gemaakt van de nieuwe haltes voor het reguliere openbaar vervoer, omdat de rijtijden van het OV dan (te veel) oplopen. Daarnaast wordt rekening gehouden met enkele aanpassingen op de keerpunten. De exacte inrichting van de route wordt in overleg met de vervoerder ontworpen, parallel aan de besluitvorming over dit voorstel.



Dienstverlening

Tijdens de pilot wordt gestart met de inzet van één bus, die continu heen en weer pendelt zonder dienstregeling. De inzet van één bus is voldoende voor het verwachte gebruik door de doelgroepen. In de notitie 'Pilot Alternatief Vervoer West' (bijlage bij besluitvorming Bussen over West in raad d.d. 29 juni 2016) wordt een reizigerspotentieel van 200 reizigers per week becijferd.

De bedieningstijden volgen de openingstijden van de winkels in de binnenstad (zie onderstaande tabel).

De dienst is gratis voor houders van een WMO- of Stadjerspas. Aan alle andere reizigers wordt een nog vast te stellen prijs in rekening gebracht van maximaal € 1,-- per rit. Omdat het alternatieve vervoer niet kan worden opgenomen in het systeem van de OV-chipkaart, wordt in overleg met de vervoerder een ander betalingssysteem uitgewerkt.

Dag	Tijden
Maandag	9:00 – 18:00 uur
Dinsdag	9:00 – 18:00 uur
Woensdag	9:00 – 18:00 uur
Donderdag	9:00 – 21:00 uur
Vrijdag	9:00 – 18:00 uur
Zaterdag	9:00 – 17:00 uur
Zondag	12:00 – 17:00 uur

In de nog nader uit te werken afspraken met de vervoerder, wordt de inzet van chauffeurs met een afstand tot de arbeidsmarkt meegenomen. Als het gebruik van de elektrische binnenstadsbus haalbaar blijkt, dan moeten de chauffeurs over een D-rijbewijs ('busrijbewijs') beschikken. Tijdens de verdere voorbereiding wordt de beschikbaarheid en inzetbaarheid van deze chauffeurs onderzocht.

Monitoring

Onderzoek & Statistiek Groningen heeft een voorstel gedaan voor de monitoring van de pilot. Het onderzoek richt zich op twee hoofdvragen:

1. Wat zijn de behoeften ten aanzien van alternatief vervoer in de binnenstad?
2. Wat kunnen we van de pilot leren voor de vertaling naar een vervoersconcept voor de binnenstad als geheel?

Er wordt dus niet alleen gekeken naar het aantal mensen dat gebruik maakt van het alternatief vervoer, er wordt ook informatie verzameld over wie er gebruik van maken en wat hun behoeften zijn.

Het onderzoek bestaat uit een nulmeting die voorafgaand aan de invoering van het alternatief vervoer wordt gedaan (april 2017) en vier kwartaalrapportages tijdens de pilot. Op basis van de analyse van de nulmeting en de kwartaalrapportages wordt een eindrapport opgesteld, dat als basis zal dienen voor de vertaalslag naar een vervoersconcept voor de binnenstad als geheel. Overigens zullen de tussentijdse resultaten van de monitoring ook worden gebruikt om het alternatief vervoer gedurende de pilot aan te passen en beter af te stemmen op de behoefte.

Uw raad wordt geïnformeerd over de (tussentijdse) resultaten van het onderzoek en over de eventuele aanpassingen die daaruit voortvloeien.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Bij de uitwerking van het alternatief vervoer is een afvaardiging van de doelgroepen betrokken. De senioren zijn vertegenwoordigd door het GROS. De Oogvereniging is vertegenwoordigd door enkele leden. Andere deelnemers waren slecht ter been of aan de rolstoel gebonden en hebben op persoonlijke titel deelgenomen.

De afvaardiging heeft ondermeer meegedaan aan de praktijktest met de vervoermiddelen. De keuze voor het vervoermiddel zoals hierboven beschreven komt overeen met hun eerste voorkeur.

Bij de verdere uitwerking van het alternatief vervoer – bijvoorbeeld bij de inrichting van de haltes – worden de doelgroepen op dezelfde wijze betrokken.

Financiële consequenties

Voor de uitvoering van de pilot wordt gebruik gemaakt van verschillende aanbieders van diensten. De belangrijkste dienst, namelijk de inzet van chauffeurs en het vervoermiddel wordt onderhands aanbesteed. Na de besluitvorming door uw raad – als de middelen beschikbaar zijn – zullen wij het selectieproces formeel afronden. De aanpassingen aan de openbare ruimte moeten nog in detail worden uitgewerkt en worden na de behandeling van dit voorstel in uw raad in de markt gezet. De monitoring is een-op-een gegund aan Onderzoek & Statistiek Groningen.

In de onderstaande tabel zijn de verwachte financiële consequenties van het eerste jaar van de pilot weergegeven.

Omschrijving		
Vervoermiddel	€	50.000
Dienstverlening	€	135.000
Aanpassingen openbare ruimte	€	75.000
Monitoring	€	25.000
<i>Totaal</i>	€	<i>285.000</i>

In de tabel is geen rekening gehouden met de opbrengsten, omdat deze naar verwachting beperkt zijn. De werkelijke opbrengsten zullen tegen het einde van de pilot worden verrekend met de kosten.

Voor de plankosten tijdens de voorbereiding en het eerste uitvoeringsjaar van de pilot 'Alternatief vervoer West' is een plankostenbudget beschikbaar gesteld van € 243.000,-. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het Uitvoeringsprogramma Binnenstad, waarover uw raad op 29 juni 2016 heeft besloten. De plankosten zijn daarom in de bovenstaande kostenraming niet opgenomen.

De kosten van de pilot worden gedekt ten laste van de OV-voorziening (€ 200.000,-) en het Uitvoeringsprogramma Binnenstad (€ 85.000,-). Voor de plankosten resteert zodoende € 158.000,- (€ 243.000 -/- € 85.000).

Hoewel er onderzoek is gedaan naar de verwachte vraag naar alternatief vervoer onder busreizigers, is moeilijk in te schatten hoeveel andere mensen gebruik zullen gaan maken van de dienst. De verwachting is dat de inzet van één bus toereikend is, maar zeker is dat niet. De pilot is juist bedoeld om daar inzicht in te krijgen. Bij een grote vraag kan het zijn dat de inzet van één vervoermiddel op bepaalde momenten niet toereikend is. In de kostenraming is geen rekening gehouden met inzet van extra bussen. In eerste instantie zullen wij – als die situatie zich voordoet – capaciteit verschuiven van stille naar drukke momenten. Als dat onvoldoende oplossing biedt, zullen wij uw raad informeren over de financiële consequenties van de inzet van extra bussen.

Begrotingswijziging 2017
Pilot 'Alternatief vervoer West'

Betrokken directie(s) Stadsontwikkeling (O&U)
 Naam voorstel Pilot 'Alternatief vervoer West'
 Besluitvorming (orgaan) College
 Incidenteel / Structureel I
 Soort wijziging Exploitatie

Financiële begrotingswijziging		Bedragen x 1.000 euro						Saldo voor		Saldo na	
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	res. mut.		
07. Verkeer	07.2 Openbaar vervoer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	285	200	-85				-85	
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	-85		85				85	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				200	200	0	0	0	0	0	

Overige consequenties

Dit voorstel heeft geen andere consequenties dan hiervoor beschreven.

Vervolg

Na de besluitvorming over dit voorstel wordt de pilot 'Alternatief vervoer West' tot in detail uitgewerkt, zodat de pilot op 3 september 2017 kan beginnen.

Lange Termijn Agenda

- Uw raad ontvangt ieder kwartaal een factsheet waarin de uitkomsten van het monitoringsprogramma over het afgelopen kwartaal kort worden gepresenteerd;
- Uiterlijk in juni 2018 ontvangt uw raad voorstellen met betrekking tot het tweede jaar van de pilot en de vertaling van de uitkomsten van de pilot naar een vervoersconcept voor de binnenstad als geheel.

Met vriendelijke groet,
 burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
 Peter den Oudsten



de secretaris,
 Peter Teesink