

Raadsvoorstel



Onderwerp Uitgangspunten en onderzoeksopdracht alternatief vervoer binnenstad
Steller/telnr. Gerd Boerema/ 14050 Bijlagen -0

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	Broeksma	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 4 Jaar 2020 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de uitgangspunten en de onderzoeksopdracht voor het alternatief vervoer binnenstad vast te stellen.

Samenvatting

Het gebruik van het alternatief vervoer Binnenstad tijdens de pilots is geëvalueerd. Uit deze evaluatie is naar voren gekomen dat het gebruik van de pendelbus weliswaar is gestegen ten opzichte van de pilot met de kortere route, maar dat de halte waarvoor het vervoer in feite bedoeld is, maar marginaal gebruikt wordt. Het gaat hierbij om de halte **A-Kerkhof, waar gemiddeld zo'n 2 tot 3 passagiers per dag uit- of opstappen**. Gelet op dit geringe gebruik en de forse kosten voor het instandhouden van het alternatieve vervoer heeft ons college besloten om de pilot vanaf 1 oktober 2019 te staken en nader onderzoek te doen naar geschikte vormen van vervoer als alternatief voor het verdwijnen van de bussen van de Grote Markt. Met dit besluit volgt het college tevens een advies met dezelfde strekking op van de werkgroep Toegankelijk Groningen.

In uw raadscommissie Beheer en Verkeer van oktober 2019 heeft u het voorgenoemde collegebesluit besproken. Ons college heeft u toegezegd om u elk half jaar te informeren over de voortgang van het nieuwe onderzoek. In dit raadsvoorstel doen wij u een voorstel voor een onderzoeksopdracht inclusief de uitgangspunten.

B&W-besluit d.d.: 10-03-2020

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

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 het college een verkennende studie verricht naar alternatieve vervoersconcepten- **Het rapport 'Alternatief vervoersconcept voor een gastrijke binnenstad' van BonoTraffics** bv. is ter kennis van uw raad gebracht.

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

De afgelopen twee jaren zijn er twee pilots geweest voor het alternatief vervoer binnenstad:

1. Pilot met een korte route aan de westzijde van de binnenstad;
2. Pilot met een grotere route die onder meer ook op de Grote Markt kwam.

Het gebruik van het alternatief vervoer Binnenstad tijdens de pilots is geëvalueerd. Uit deze evaluatie is naar voren gekomen dat het gebruik van de pendelbus weliswaar is gestegen ten opzichte van de pilot met de kortere route, maar dat de halte waarvoor het vervoer in feite bedoeld is, maar marginaal gebruikt wordt. Het gaat hierbij om de halte **A-Kerkhof, waar gemiddeld zo'n 2 tot 3 passagiers per dag uit-** of opstappen. Gelet op dit geringe gebruik en de forse kosten voor het instandhouden van het alternatieve vervoer heeft ons college besloten om de pilot vanaf 1 oktober 2019 te staken en nader onderzoek te doen naar geschikte vormen van vervoer als alternatief voor het verdwijnen van de bussen van de Grote Markt. Met dit besluit volgt het college tevens een advies met dezelfde strekking op van de werkgroep Toegankelijk Groningen.

In uw raadscommissie Beheer en Verkeer van oktober 2019 heeft u het voorgenoemde collegebesluit besproken. Ons college heeft u toegezegd om u elk half jaar te informeren over de voortgang van het nieuwe onderzoek. In dit raadsvoorstel doe wij u een voorstel voor een onderzoeksopdracht inclusief de uitgangspunten.

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;
- Raadsvoorstel Vervolg alternatief vervoer Binnenstad West 22 mei 2018;
- Collegebrief Evaluatie alternatief vervoer binnenstad 28 augustus 2019.

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 de binnenstad fysieke kaders voor het onderzoek.

Om tot een breed gedragen onderzoek te komen is het gewenst om een onderzoeksopdracht te formuleren met daarin de uitgangspunten. Het belangrijkste uitgangspunt is voor welke doelgroep het alternatief vervoer zou moeten zijn. In uw raad komt naar voren dat het alternatief vervoer geschikt moet zijn voor personen met een mobiliteitsbeperking maar dat ook toeristen hiervan gebruik kunnen maken. Referenties die hierbij naar voren komen is het concept dat rijdt in Deventer of in Gent. Maar ook dichtbij hebben we een voorbeeld. Het gaat hierbij om het initiatief van de stichting Welmobiel die in Vinkhuizen en Paddepoel kleine elektrische voertuigen exploiteert.

Variant Deventer

In Deventer rijdt de centrumbus een rondje in de binnenstad. Bij de chauffeur kan een ritkaart of een dagkaart worden gekocht. De bus wordt door vrijwilligers gereden. De gemeente geeft hiervoor per jaar een subsidie van 20.000 euro en een bijdrage in natura. Het gaat hierbij fysieke aanpassingen in de ruimte, maar ook om communicatie. Verder heeft de provincie Overijssel eenmalig een subsidie van 100.000 euro gegeven. De bus is niet geschikt voor rolstoelgebruikers. In Deventer gaat men er vanuit dat een persoon met een mobiliteitsbeperking met het WMO vervoer naar de binnenstad gaat.

Variant Gent

Naar aanleiding van een raadsbezoek aan Gent t.b.v. het verkeercirculatieplan komt ook de wandelbus van Gent aan de orde. In Gent rijden drie elektrische bussen (geschikt voor maximaal 8 personen) een rondje in de binnenstad. De totale kosten voor dit concept zijn circa 0,5 miljoen per jaar. Dit vervoersconcept is als **'dienst' op de markt gezet. Deze wandelbussen zijn** niet geschikt voor rolstoelgebruikers. In Gent zijn voor personen met een mobiliteitsbeperking veel parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar. Verder valt op dat de bussen alleen bij uitzondering rijden op zon- en feestdagen. Elk kwartier rijdt er een bus waarbij je op elk punt langs de route in en uit kan stappen. Er zijn echter ook bushaltes. In de avonden rijdt iedere 25 minuten een bus. Uit de praktijk komt naar voren dat ook veel toeristen deze bus gebruiken.

Variant Welmobiel (Paddepoel en Vinkhuizen)

De stichting Welmobiel exploiteert kleine elektrische voertuigen die geschikt zijn voor drie reizigers. Reizigers betalen 1 euro per rit (enkele reis) binnen de wijk. **Voor bezoek aan een 'buur'wijk is een toeslag** van 0,75 euro verschuldigd. De stichting heeft veel sponsors, waardoor de ritprijs zo laag mogelijk is. De betreffende busjes zijn niet geschikt voor rolstoelgebruikers. Voor een rit dient een reiziger zich aan te melden.

Uitgangspunten

Doelgroep

Voor het onderzoek is het van groot belang om een uitspraak te doen over de doelgroep; moet een bus geschikt zijn voor personen met een mobiliteitsbeperking of niet? De markt voor (duurzame) bussen die geschikt zijn voor personen met een mobiliteitsbeperking (met name rolstoelgebruikers) is zeer beperkt. **Rollators kunnen met 'reguliere' busjes wel mee. Grote kinderwagens** zijn ook vaak uitdagend. Wij gaan er vanuit dat het alternatieve vervoer ook geschikt moet zijn voor rolstoelgebruikers. Ongetwijfeld gaan ook **toeristen gebruik maken van het alternatieve vervoer. Dit zien we als 'bijvangst'.**

Geen bus op afroep

Bij de pilot alternatief vervoer binnenstad is er voor gekozen om geen proef te doen met een bus op afroep. Belangrijkste reden is dat de doelgroep kritisch/terughoudend tegen het uitvoeren van een pilot met een bus op afroep. Mede vanwege de ervaringen die zij met het publiek vervoer (WMO) hebben. Bovendien is een bus op afroep bijna hetzelfde dan het publiek vervoer. Om voorgaande redenen gaan we in het onderzoek niet uit van een bus op afroep.

Alternatief vervoer niet zelf exploiteren

Uit de pilot alternatief binnenstad is gebleken dat het als gemeente zelf exploiteren van een busdienst geen robuuste oplossing oplevert. Bij incidenten (bijvoorbeeld defect voertuig) kost het te veel tijd voordat er weer een nieuwe bus rijdt. Daarnaast kost het veel tijd reizigers over een dienstregeling wijziging te informeren. In de praktijk houdt dit in er een pamflet op het bushaldebord moet worden geplaatst, omdat de **huidige doelgroep lang altijd niet de 'weg weet' op internet. De gemeente is niet ingericht op dit soort** activiteiten. Met één of twee voertuigen is het te kwetsbaar om een robuuste dienstregeling te rijden.

Alternatief vervoer moet duurzaam zijn.

Gelet op onze duurzame ambities kan het alternatieve vervoer niet anders zijn dan duurzaam. Dat wel zeggen dat het gaat om een Zero Emissie voertuig. Hierbij kan gedacht worden aan waterstof of elektrische bussen. Bij de totstandkoming van de uitgevoerde pilots is al uitgebreid onderzocht welke vormen van alternatief vervoer er zijn. Het is niet de bedoeling om dat onderzoek opnieuw te doen. We gaan onderzoeken of er van de onderzochte vormen inmiddels duurzame varianten op de markt zijn.

Eisen aan een halte alternatief vervoer

We gaan er vanuit dat een halteplek voor het alternatief vervoer binnenstad ten minste over een schuilgelegenheid beschikt en dat er gelijkvloers kan worden in- of uit kan worden gestapt. De (instap) hoogte van de halte is afhankelijk van het type voertuig.

Onderzoekspunten

- Wat wordt de route van het alternatieve vervoer?
- Welke punten/locaties moeten in ieder geval langs de route liggen waardoor de gehele binnenstad voor alle doelgroepen bereikbaar is?
- Wat zijn de kosten en baten van het alternatieve vervoer?
- Wat is de toegevoegde waarde/het verwachte gebruik van het alternatieve vervoer?
- Kan het alternatieve vervoer deel uit maken van het openbaar vervoer?
- Kan het alternatieve vervoer als dienst op de markt worden gezet?
- Zijn er van de onderzochte (geschikte) vormen inmiddels duurzame varianten?
- Welke aanpassingen zijn er in de openbare ruimte nodig voor het alternatieve vervoer?
- Op welke wijze gaan we monitoren welke toegevoegde waarde het alternatieve vervoer heeft?

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De onderzoeksopdracht en uitgangspunten zijn besproken met de werkgroep Toegankelijk Groningen. Zij kunnen zich vinden in de onderzoeksopdracht en de uitgangspunten. Op verzoek van de werkgroep is het **punt 'aanpassingen aan de openbare ruimte' toegevoegd.**

Financiële consequenties

De kosten voor het onderzoek naar het alternatieve vervoer binnenstad worden gedekt uit de door u beschikbare middelen van het uitvoeringsprogramma Binnenstad en het regulier exploitatie budget Verkeersonderzoek en Monitoring. In totaal gaat het om 25.000 euro. Er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar voor het implementeren van het alternatieve vervoer in de binnenstad.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

Indien uw raad de onderzoeksopdracht inclusief de uitgangspunten voor het alternatieve vervoer binnenstad vast stelt, dan gaat ons college hiermee aan de slag. Wij verwachten u de eerste uitkomsten van dit onderzoek eind 2020 te kunnen voorleggen. Medio 2021 verwachten wij u een voorstel te kunnen doen over de wijze van uitvoering van het alternatieve vervoer inclusief de financiering daarvan.

Lange Termijn Agenda

Het alternatief vervoer binnenstad is opgenomen op de LTA voor de maand april 2020.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.