

Bijlage 1: bij gemeente binnengekomen reactie ontwerp hoofdlijnen dienstregeling bus 2022

Inspraakreactie 1

Mijn man en ik wonen met veel plezier in Woonlandschap de Leyhoeve aan het Helperpark in Groningen. In de Gezinsbode lees ik over de veranderingen in de dienstregeling van het openbaar vervoer. Voor ons en onze medebewoners van de Leyhoeve is het heel belangrijk als we rechtstreeks met de bus van de Leyhoeve naar het Martini Ziekenhuis en het UMCG kunnen reizen. Mijn man en ik en vele medebewoners moeten vaak voor een behandeling of controle naar het ziekenhuis. En wat is het dan een geruststelling en gemak als we voor de deur in de bus kunnen stappen en voor het ziekenhuis weer uitstappen. Veel van ons ouderen zijn niet zo goed meer ter been en is het vaak een probleem om over te stappen. Wilt u bovenstaande mee laten wegen bij het vaststellen van de busverbindingen? Wij als bewoners van de Leyhoeve zullen u dankbaar zijn.

Voorgestelde beantwoording

Het herzien van een busdienstregeling gaat op basis van beschikbare financiële middelen, reizigersaantallen en de betrouwbaarheid van de routes van buslijnen. We hebben gezien dat ook al voor de corona maatregelen lijn 8 gedaald is in het aantal reizigers. Het liefst verbinden we zo veel mogelijk woonwijken rechtstreeks met de ziekenhuizen maar een vrijwel lege bus laten rijden is erg kostbaar. Zeker nu de betaalbaarheid van het openbaar vervoer door de gevolgen van corona extra onder druk staan.

Hoewel Europapark wel rechtstreeks verbonden blijft met het UMCG via lijn 2, kan het Martiniziekenhuis bereikt worden met lijn 19 en een overstap bij de halte Jan Luykenstraat in De Wijert. Die overstap is goed want zowel lijn 7 als lijn 9 rijden vanaf die halte overdag samen 6 keer per uur richting het Martini Ziekenhuis.

Overigens hopen wij wel dat op termijn de verbinding tussen het Europapark en het Martiniziekenhuis wordt hersteld. Hiervoor denken wij aan een zogenaamde zuidtangente tussen o.a. station Groningen Europapark via de Laan Corpus den Hoorn naar Martiniziekenhuis.

Inspraakreactie 2

Wij wonen een kleine 50 jaar aan de Maluslaan in Groningen en gedurende die tijd hebben wij de busdienstregeling alleen maar zien verslechteren. Waar in het begin van die periode nog sprake was van een goed openbaar vervoer is het langzamerhand grondig de nek omgedraaid. Het begint met de vermindering van de frequentie van de bustijden, van een kwartiers dienst in een 20 minuten dienst en dan in een halfuur dienst en aan het eind van deze cyclus de buslijn maar op te heffen omdat er zo weinig gebruik van wordt gemaakt. Tijdens deze frequentie vermindering vindt er tevens een aanpassing (lees verslechtering) plaats door de buslijnen een "Ommelandse" reis te laten maken door allerlei wijken. Waar vroeger een redelijke snelle overstap/verbinding op de Grote Markt bestond is/wordt dat nu opgedeeld in diverse overstappunten (hub in manager taal) met uitzondering van enkele studentenlijnen.

Als ik dit als voorbeeld betrek op onze persoonlijke situatie: als wij nu naar de binnenstad met het openbaar vervoer willen moeten we naar de Eikenlaan lopen en daar een bus (welke?) nemen naar de Westerhaven en vandaar naar het centrum lopen. Wat dacht u hoe vaak we daar als ouderen zin aan hebben. In andere wijken zal dit niet veel anders zijn.

U hebt langzaam maar grondig het openbaar vervoer in de stad Groningen de nek omgedraaid door de haarvaten van het OV af te sluiten en dan vervolgens verbaasd te concluderen dat door de aderen van het OV ook minder stroomt. Ja, hoe zou dat nu komen. Het is simpelweg een vicieuze cirkel. Het ligt niet aan de passagiersstromen want die waren er wel maar hoe u die stelselmatig ontmoedigd hebt. Ik heb geen enkele illusie dat mijn email ook maar iets uitmaakt in uw besluitvorming of planning van de buslijnen.

Voorgestelde beantwoording

Wij delen niet uw beeld dat de dienstregeling van de bus enkel is verslechterd. Per saldo zien wij zelfs een forse verbetering. Daarbij kunnen wij wel begrijpen dat het zeker in uw beleving voor de door u gebruikte buslijnen het geval kan zijn.

Los van de effecten van de corona maatregelen zagen wij steeds jaarlijks een grote groei in het aantal reizigers en het aantal ritten. We laten veel buslijnen over de hoofdwegen rijden en niet meer door de wijken. We hebben er in veel gevallen voor gekozen om wel meer bussen per uur aan te bieden, bijvoorbeeld lijn 10 in Selwerd. De betrouwbaarheid van de buslijn gaat omhoog en we bieden meer kwaliteit zowel in de bus als op de bushaltes.

Wel betekent dit dat de reizigers gemiddeld verder moet lopen of fietsen naar de dichtstbijzijnde haltes. Voor de meeste reizigers is dat niet zo'n probleem maar voor de mensen die minder goed ter been zijn en langere afstanden naar de haltes minder goed kunnen afleggen is dat een uitdaging. We werken dan ook aan oplossingen om het ook voor die reizigers zo makkelijk mogelijk te maken van het openbaar vervoer gebruik te laten maken. Op dit moment lopen er dan ook proeven in wijken met fijnmazig wijkvervoer.

Inspraakreactie 3

Ik las over evt. vermindering aantal busdiensten per uur voor lijn 10 wat betreft Hoornse meer. Mijn burens en ik vinden dat geen goed plan. Er wonen hier zoveel (ook vooral oude) mensen in de wijk die vanwege corona de bus ontwijken. Daardoor het laatste jaar veel minder gebruik maken van lijn 10, het zuidgedeelte. Dat gaat echt wel weer komen! Daar komt nog bij dat het plan is om die bus niet meer op de Grote Markt te laten stoppen en voor de mensen die slecht ter been zijn een enorme teleurstelling. Daarom ook niet nog eens halvering van de diensten per uur alstublieft!

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van corona kunnen wij achter het voorstel staan om lijn 10 minder te vaak laten rijden. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

Inspraakreactie 4

Er worden een aantal verslechtingen voorgesteld voor de dienstregeling 2022.

Het gaat om lijn 71/76: de halte bij de afvalverwerking verdwijnt, waardoor er een grote afstand is te overbruggen voor mensen die in de Duinkerkenstaat en de Rouaanstraat werken. Ook dat geldt ook voor wandelaars langs het Winschoterdiep. Een nieuwe halte zou dit probleem oplossen. De halte lijn 76 bij Waterhuizen, Woortmans dijk (richting Groningen) ligt nu onveilig. Deze zou een langere helling moeten krijgen. Evt. verplaatsing naar het kruispunt Woortmansdijk.

Halte lijn 19 bij de Sportcentrum Helperpark richting Coendersborg: Oversteek vanaf Helperpark gevaarlijk. Er zijn al mensen gestruikeld en die hebben nog geluk gehad door omstanders. Een zebra ontbreekt, evenals een lage oversteek.

Herstel van een rechtstreeks lijn vanaf Europapark via Helpman naar het Martini Ziekenhuis.

Niet via lastige constructies als je op vroege tijden naar een ziekenhuis moet. Evt. via Ter Borch naar P&R Hoogkerk.

Corona mag géén argument zijn om te verslechteren. Als corona weer voorbij is, dan is de situatie weer anders.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. M.b.t. lijn 71 en 76 hebben we gemerkt dat er erg weinig reizigers instappen op de Duinkerkenstraat, gemiddeld 3 per dag. Dat is ook de reden dat lijn 71 sinds januari dit jaar al niet meer rijdt. Voor zover bekend zijn hier geen klachten over binnengekomen. We kiezen voor het vereenvoudigen van het aanbod van bussen. Ten aanzien van de lijnen 71 en 76 betekent dit dat we alleen de route van lijn 76 nog aan gaan bieden en die laten groeien tot een betere en betrouwbare lijn. Onze ervaring leert dat er op die manier meer reizigers van de bus gebruik gaan maken. Daarnaast speelt infrastructuur ook een rol, soms is er simpelweg ook geen ruimte om goede bushaltes aan te leggen.

Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter het voorstel m.b.t. lijn 71 en 76 staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

Over de verkeerssituatie bij de halte Sportcentrum Helperpark hebben wij inmiddels met u contact gehad. Waar maatregelen nodig zijn om struikelpartijen te voorkomen zullen wij deze zo spoedig mogelijk uitvoeren.

Voorlopig wordt de rechtstreekse lijn van Europapark naar het Martiniziekenhuis niet hersteld. We hebben gezien dat ook al voor de corona het aantal reizigers op lijn 8 laag was. Het liefst verbinden we zo veel mogelijk woonwijken rechtstreeks met de ziekenhuizen maar een vrijwel lege bus laten rijden is erg kostbaar. Het Martiniziekenhuis kan bereikt worden met lijn 19 en een overstap bij de halte Jan Luykenstraat in De Wijert. Die overstap is goed want zowel lijn 7 als lijn 9 rijden vanaf die halte samen 6 keer per uur richting het Martini Ziekenhuis. De verbinding is daarmee niet weg. We hebben de ambitie om op termijn, als we zien dat het aantal reizigers op die verbinding toeneemt, de verbinding weer in ere te herstellen.

Inspraakreactie 5

Er zal een goede reden zijn waarom de bussen niet meer over de Grote Markt gaan rijden. Maar beseft u wel dat hiermee een grote groep mensen uitgesloten worden om gebruik te maken van de markt. En eventueel op (parkeer)kosten jaagt. Er zijn nu ouderen die niet zo ver kunnen lopen, maar wel over de markt iets willen halen, of iets in de binnenstad. Daarnaast zullen er ook gehandicapten zijn die daardoor ook niet meer naar de Grote Markt kunnen komen.

Eigenlijk best wel erg dat er zo gestreden moet worden, dat iedereen mee kan doen aan de maatschappij. Mijn moeder bijvoorbeeld, zou dan niet meer even op de markt iets op kunnen halen, als ze ook nog van helemaal de schouwburg moet gaan lopen. Zo zullen er veel meer zijn.

Natuurlijk kun je de auto pakken, maar dat willen jullie ook liever niet. Dat ouderen en gehandicapten met de auto komen naar de stad. Plus dat ze dan ook nog even duur kunnen betalen voor parkeerkosten.

Ik dacht dat juist, met het VN-verdrag, de gemeentes verplicht waren om het een en ander toegankelijk te laten zijn voor iedereen. Niemand uitgesloten. Het was even zoeken waar ik het kon vinden, maar hier kon ik er over lezen. <https://iederin.nl/onze-doelen/vervoer/>

Dus ik zou u vriendelijk willen vragen om de dienstregeling voor de bussen 1,3,4,10 en 163 te willen herzien. U pakt namelijk zo een stuk vrijheid weg om zelfstandig naar de markt te gaan of iets in de binnenstad te gaan doen. Een gratis pendeldienst te regelen vanaf de schouwburg of die tegenover is misschien een idee. Maar wellicht duurder, dan de bussen via de grote markt

Voorgestelde beantwoording

Het verleggen van de busroutes in de binnenstad vloeit voort uit de visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen.

Met de verschillende maatregelen die uit de Binnenstadvisie voortkomen geven we de binnenstad de komende jaren een forse impuls. Zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en wordt de binnenstad aantrekkelijker en bereikbaar voor iedereen. Er is voor gekozen de bussen een andere route te laten rijden. Aan de westkant van de binnenstad is dit al gebeurd. Vanaf medio december dit jaar zullen de bussen ook langs de oostkant van de binnenstad rijden. Nieuwe haltes aan het Schuitendiep en de Turfsingel zorgen ervoor dat de Grote Markt nog steeds op een steenworp afstand van de bushaltes ligt.

Voor de meeste reizigers is dat niet zo'n probleem maar voor de mensen die minder goed ter been zijn en langere afstanden naar de haltes minder goed kunnen afleggen kan dat een uitdaging zijn. We werken dan ook aan oplossingen om het ook voor die reizigers zo makkelijk mogelijk te maken van het openbaar vervoer gebruik te maken. Op dit moment lopen er dan proeven in wijken met fijnmazig wijkvervoer en onderzoeken we hoe we mensen die minder goed ter been zijn kunnen faciliteren in de binnenstad.

Inspraakreactie 6

Ik las en hoorde dat u lijn 10 minder frequent wil laten rijden omdat het aantal reizigers op het zuidelijk deel achter blijft. Uiteraard heeft dat met de corona-crisis te maken zoals u zelf ook al constateert. Maar wat te denken van het onderwijs/scholen/instituten aan die route die nu minimaal bezet of gesloten zijn vanwege corona en straks weer volop open gaan. De ouderen in het Hoornsemeer die afhankelijk zijn van hun ENIGE bus naar o.a. het Martiniziekenhuis of naar het Maartenshof moeten of daarvandaan vertrekken. Dat u de frequentie enigszins aanpast kunnen wij ons iets bij voorstellen. Als alternatief zou ook drie keer per uur kunnen zijn. Trouwens u heeft het over alternatieven, maar die zijn er in het Hoornsemeer niet.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter het voorstel om lijn 10 minder te vaak laten rijden staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

Lijn 10 rijdt op de route Hoornsemeer – Hoofdstation – Selwerd . Omdat op het deel Hoofdstation – Selwerd lijn 10 wel elk kwartier blijft rijden, is het logischer om een half uur dienst op het deel naar Hoornsemeer te hebben in plaats van een 20 minuten interval. Op die manier kunnen we óók de aansluiting op de treinen goed houden.

Inspraakreactie 7

Het afgelopen decennium maakte ik meestal deel uit van het Ontwikkelteam (van Qbuzz en het OV Bureau), vanuit de OR-GD/Vestigingscommissie Groningen-Stad. Door privé-omstandigheden (mijn 92-jarige moeder in de Achterhoek werd twee maal getroffen door een herseninfarct) heb ik de laatste bijeenkomst gemist. Van mijn collega's die er wel bij waren, had ik niet begrepen, dat de ingrepen in de dienstregeling-2022 zo drastisch zouden zijn.

Toch wil ik graag mijn bijdrage leveren. Ik heb het gevoel, dat met de voorgestelde ingrijpende versoeringen "het paard achter de wagen wordt gespannen". Het zijn allemaal maatregelen, die tijdens de corona-pandemie volstrekt logisch waren. De passagiersaantallen zijn het afgelopen jaar zo drastisch teruggelopen, dat een dergelijke versoering volstrekt logisch was.

Echter: het ziet er naar uit, dat de pandemie op z'n eind loopt. En ik heb het vermoeden (gebaseerd op 32 jaar ervaring als buschauffeur in "Stad"), dat al in de komende herfst het weer veel drukker zal worden in onze bussen. Als de fysieke lessen in zowel het middelbaar-, als het hoger onderwijs weer starten en ook het gewone maatschappelijk leven weer op gang komt.

We zullen dan ook veel sneller dan velen tot nu toe dachten (ik reken op 2022) weer op volle sterkte moeten rijden om de passagiersgroei weer op te kunnen vangen. Dus wil ik er voor pleiten niet meer af te schalen. Maar juist de huidige dienstregeling als basis te nemen om in 2022 niet knel te komen zitten met een veel te beperkte dienstregeling! Alleen lijn 16 lijkt me niet erg kansrijk, maar van de overige maatregelen gaan we erg veel spijt krijgen.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter de voorgestelde keuzes staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers is die hiermee te maken krijgen. We houden vanzelfsprekend de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

We houden de ontwikkelingen rondom de schoolopeningen en de toename van de vraag naar openbaar vervoer goed in de gaten en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toeneemt bijschakelen en meer bussen laten rijden.

Inspraakreactie 8

Met verbazing en ontzetting namen wij kennis van de plannen, de stadsbussen niet meer langs de Grote Markt te laten rijden maar via de nieuwe route langs de diepenring. Voor ons (84 en 87 jaar) en vele andere ouderen en gehandicapten, die niet zo goed ter been zijn, is dit een ramp. Om in hartje stad te komen, maakten wij altijd gebruik van de route Peizerbaan - Grote Markt. Bij de nieuwe plannen zijn dan de haltes Zuiderdiep of Stadsschouwburg de enige mogelijkheid, de Grote Markt, Oude Ebbingestraat, Zwanestraat en Vismarkt te bereiken maar deze afstanden zijn voor ouderen en gehandicapten te groot. Wij verzoeken u dringend, bij de planning hiermee rekening te houden.

Voorgestelde beantwoording

Het verleggen van de busroutes in de binnenstad vloeit voort uit de visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen.

Met de verschillende maatregelen die uit de Binnenstadvisie voortkomen geven we de binnenstad de komende jaren een forse impuls. Zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en wordt de binnenstad aantrekkelijker en bereikbaar voor iedereen. Er is voor gekozen de bussen een andere route te laten rijden. Aan de westkant van de binnenstad is dit al gebeurd. Vanaf volgend jaar zullen de bussen ook langs de oostkant van de binnenstad rijden. Nieuwe haltes aan het Schuitendiep en de Turfsingel zorgen ervoor dat de Grote Markt nog steeds op een steenworp afstand van de bushaltes ligt.

Voor de meeste reizigers is dat niet zo'n probleem maar voor de mensen die minder goed ter been zijn en langere afstanden naar de haltes minder goed kunnen afleggen kan dat een uitdaging zijn. We werken dan ook aan oplossingen om het ook voor die reizigers zo makkelijk mogelijk te maken van het openbaar vervoer gebruik te maken. Op dit moment lopen er dan proeven in wijken met fijnmazig wijkvervoer en onderzoeken we hoe we mensen die minder goed ter been zijn kunnen faciliteren in de binnenstad.

Inspraakreactie 9

Tot mijn schrik heb ik al een tijdje gemerkt dat de bushaltes in de wijken worden opgeheven. De reden, er komen niet genoeg mensen in de bus. Dat lijkt me nogal logisch in deze Corona tijd. Straks als de beperkingen weer worden opgeheven lijkt het mij normaal dat mensen graag weer met de bus op stap willen.

Er wordt geklaagd dat het in de stad met de winkels niet goed gaat. Vindt u dat vreemd? Ten eerste kunnen wij haast niet meer in de stad komen met de bus. Dan moet je eerst een eind lopen voor een bushalte, dan kan je in de stad nog een eind lopen naar het centrum. Dan ben je de stad door geweest en weer een eind naar de bushalte, daarna nog een eind lopen voordat je weer bij je eigen huis bent. Denkt U dat dat aantrekkelijk is voor veel mensen? Waarom, waarom, ik en met mij velen begrijpen dit niet en zijn er erg van geschrokken.

De bussen voor het Zernike rijden maar door, terwijl er geen studenten zijn. Ik woon in Paddepoel aan de Venuslaan, maar ik zie het overal in de stad dat de bushaltes gaan verdwijnen. Onbegrijpelijk, wordt het ons niet gegund om ergens heen te gaan? Het is net als je iets ouder bent dat je niet meer mee telt. Als je wat slechter ter been bent dan is het een eind lopen om een bushalte te vinden en ik dacht dat openbaar vervoer er is voor iedereen. Ik heb er een zwaar hoofd in ,want meestal wat de gemeente in het hoofd heeft gaat gewoon door, maar denk er aub nog eens goed over na.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter de aangepaste route van lijn 9 staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

We realiseren ons wel dat de meer kwetsbare reizigers, de mensen die zich minder goed kunnen verplaatsen hier veel zorgen over hebben. Er lopen al een aantal proeven maar de komende jaren willen we nog meer inzetten op het bedienen van deze doelgroep omdat iedereen mee moet kunnen blijven doen.

Inspraakreactie 10

Vorig jaar derde week maart 2020 werden wij middels billboards in het winkelcentrum Paddepoel bijna gesommeerd het Openbaar Vervoer te mijden wegens het risico op besmetting. Je zou haast zeggen: De Gemeente zorgt voor zijn oudere tot zeer oudere inwoners. Het voelde echter eerder als het strafbankje, geen bezoek ontvangen en alleen naar de supermarkt en dat was dat. En naar een bus kon je alleen maar kijken, je mocht er niet in. Nu klaagt men dat er te weinig mensen gebruik maken van de bus, geen wonder als je ouderen aan de kant zet. En er is ook geen enkele moeite ondernomen om ze weer terug de bus in te krijgen.

In deze studentenstad kun je ook haast niet anders verwachten. Vooral aan deze kant van Paddepoel draait alles om de jongeren, die hebben de toekomst en wij ouderen? In de misschien laatste jaren van ons leven kunnen wij zeggen dat wij alleen maar de supermarkt gespekt hebben en de prijzen zijn nog verhoogd ook.

Nadat Qbuzz aangaf dat er te weinig mensen in de bus zaten hebben zij om economische redenen de bus uit ons stukje wijk verbannen, dat was voor ons ouderen nog een extra drukker de afgrond in. Ik heb U toen een e-mail gezonden met protest daartegen, maar U schreef mij doodgewoon terug dat dat een zaak van Qbuzz was. En nu opeens weer een schepje er bovenop. Moet dat omdat het officieel zo vastgelegd is, want dit heeft toch helemaal geen zin om de Gemeente weer daarin te betrekken? Het staat toch min of meer al vast?

In het bericht in no 1 staat: Andere busbediening van Paddepoel Noord door een aangepaste route van buslijn 9. Noudat is duidelijkof toch niet ? Ik zucht dan weer diep, schud mijn hoofd en denk: Economisch belang is duidelijk, maar waar is het maatschappelijk belang ?

Wij willen gewoon onze bus door ons stukje wijk terug! Of minder ritten, maar neem ons niet alles af! Ook zelfs voor de jongeren pleit ik die hier elke dag langs paraderen met hun koffers. De bushokjes staan er nog. Wij hebben als ouderen ook rechten en vooral de alleenstaande ouderen hebben het heel moeilijk gehad. Maar nooit hulp gehad. Ook na 77 jaar in deze Gemeente te wonen mag je toch ook nog eens hopen dat er naar je geluisterd wordt.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter de aangepaste route van lijn 9 staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden. In september vorig jaar heeft het OV-Bureau in samenwerking met Qbuzz een kortlopende campagne gevoerd om mensen met inachtneming van de geldende maatregelen te verleiden weer met de bus te reizen. Daarnaast wordt eind juni 2021 de landelijke campagne openbaar vervoer opgestart.

We realiseren ons dat de meer kwetsbare reizigers, de mensen die zich minder goed kunnen verplaatsen hier veel zorgen hebben over het reizen met het openbaar vervoer. Er lopen al een aantal proeven maar de komende jaren willen we nog meer inzetten op het bedienen van deze doelgroep omdat iedereen mee moet kunnen blijven doen.

Inspraakreactie 11

Bij mijn zienswijze op de DR 2022 wil ik graag de focus leggen op de plannen om helemaal geen bushaltes in het centrum te hebben. De lijnen 3 en 4 gaan andere routes rijden. Dat de lijnen nog wel op het Zuiderdiep stoppen maakt dit niet anders. Waar de gemeente Groningen graag wil dat iedereen kan meedoen in de maatschappij, daarvoor is dit echt een slecht idee. Dat de slecht ter been zijnde mensen geen gebruik wilden maken van de kleine busjes wil niet zeggen dat ze toch geen behoefte hebben om naar het centrum te gaan als de bussen niet meer op of nabij de Grote Markt stoppen. Zij zijn volgens mij gewoon stilletjes afgehaakt. Omdat onderzocht is dat circa 6% van de mensen volledig afhankelijk is van openbaar vervoer, o.a. met de bus, ben ik van mening dat deze plannen te ver gaan. Dus als we het hebben over de inwoners van de gemeente Groningen, dan zijn dat er 18.000! Ik wil er daarom voor pleiten dat er vanaf elke P+R in ieder geval eens per uur een bus naar hartje stad rijdt (v.v.) en dus bij de A kerk of op de Grote Markt stopt. Dat hoeven geen aparte lijnen te zijn, je kunt bij lijn 3 bijvoorbeeld aangeven: rijdt anders, via Grote Markt. Daar wennen de mensen heus wel aan.

Voorgestelde beantwoording

Het verleggen van de busroutes in de binnenstad vloeit voort uit de visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen.

Met de verschillende maatregelen die uit de Binnenstadvisie voortkomen geven we de binnenstad de komende jaren een forse impuls. Zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en wordt de binnenstad aantrekkelijker en bereikbaar voor iedereen. Er is voor gekozen de bussen een andere route te laten rijden. Aan de westkant van de binnenstad is dit al gebeurd. Vanaf volgend jaar zullen de bussen ook langs de oostkant van de binnenstad rijden. Nieuwe haltes aan het Schuitendiep en de Turfsingel zorgen ervoor dat de Grote Markt nog steeds op een steenworp afstand van de bushaltes ligt.

Voor de meeste reizigers is dat niet zo'n probleem maar voor de mensen die minder goed ter been zijn en langere afstanden naar de haltes minder goed kunnen afleggen kan dat een uitdaging zijn. We werken dan ook aan oplossingen om het ook voor die reizigers zo makkelijk mogelijk te maken van het openbaar vervoer gebruik te maken. Op dit moment lopen er dan proeven in wijken met fijnmazig wijkvervoer en onderzoeken we hoe we mensen die minder goed ter been zijn kunnen faciliteren in de binnenstad.

Inspraakreactie 12

In de laatste nummer 1, wijkkrant wijken Paddepoel en Selwerd, werd melding gemaakt van verandering in buslijnen. Er stond tevens: Andere busbediening van Paddepoel Noord door een aangepaste route buslijn 9. Wat houdt dit in en wat gaat dit betekenen voor de bewoners van Paddepoel Noord???? Gaat de bus toch weer een lus door de wijk maken of is het definitief opheffen van de lijn, door de wijk??? Dit laatste zou heel erg zijn. Er wonen in Paddepoel Noord heel veel oudere mensen, zij worden het dupe hiervan. Door de Corona Crisis, moesten vooral de ouderen thuis blijven en mochten eigenlijk geen gebruik maken van het openbaar vervoer, alleen als het dringend nodig was. Studenten konden niet naar college's enz. enz. u allen wel bekend.

Daardoor lege bussen. Maar nu zo langzamerhand alles weer open zal gaan en vooral de ouderen zijn gevaccineerd en niet meer binnen hoeven te blijven, zullen ook de bussen weer meer passagiers krijgen. Toen hier in Paddepoel Noord de aanleg van warmtestad was, kon de bus niet door de wijk rijden. Wat waren we blij, toen we de vertrouwde bussen weer zagen rijden.

Maar dit duurde helaas niet lang, We kregen te maken met Corona. Niet meer in de bus, niet meer even naar het winkelcentrum of de stad. Nu zal door de vaccinaties het leven weer zoals "vroeger" worden. Weer even gauw de bus pakken om naar het winkelcentrum te kunnen of stad. Voor de ouderen in de wijk een uitje. Zelf reken ik me ook onder de ouderen, die graag even met de bus naar het winkelcentrum gaan. Heb zelf ernstig hartfalen, longpatiënt en nierpatiënt.

Naar Paddepoel lopen is echt te ver. Naar de Zonnelaan al, om eventueel met een bus naar het station te gaan, om de trein te nemen, voor familiebezoek.

Ook zie ik hier veel jongeren, misschien studenten, die wonen hier ook heel veel in de wijk, met koffers zeulen, als ze naar huis gaan of vakantie. Ze moeten dan helemaal naar de halte Zonnelaan.

Als de bus hier echt wordt opgeheven, zullen veel ouderen achter de spreekwoordelijke geraniums terecht komen en in een isolement geraken. Je kunt niet altijd een beroep doen op burens of familie, mocht je die in de buurt hebben. Wonen we hier in een grote stad, die trots wil zijn op al hun goede voorzieningen, of wonen we in een achteraf gehucht? Tellen wij als ouderen nog mee of zijn de studenten alleen belangrijk? Ook al zou de frequentie minder vaak zijn, maar laat de bus door Paddepoel Noord rijden!!!!!! De bushaltes zijn nog intact.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter de aangepaste route van lijn 9 staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden. Voor mensen die niet goed ter been zijn onderzoeken en beproeven we binnen de gemeente alternatieven.

Inspraakreactie 13

Ik heb uw ontwerp 'Hoofdlijnen dienstregeling 2022' gelezen en waar nodig extra aandacht besteed aan de gevolgen voor de gebruikers. Ik heb mij vooral geconcentreerd op de delen van de nota die directe, dan wel indirecte gevolgen voor mij en mijn omgeving kan hebben. Om mij op de gehele nota te concentreren is verleden tijd, een voorbije zaak. De rapporten heb ik in hoofdzaken doorgenomen en complimenteer u met de visie die eruit spreekt. Ik ondersteun de visie in zijn algemeenheid. Ik begrijp uw bezorgdheid ten aanzien van de exploitatie van het gehele OV. Ik begrijp dat u naar maatregelen en oplossingen zoekt om het begrote tekort zo gering mogelijk te houden en dat maatregelen onvermijdelijk kunnen zijn.

Toch wil ik bezwaar maken tegen één, door u, voorgestelde maatregel. Het betreft lijn 10 en wel het deel: Hoornse meer - Hoofdstation. U wilt de frequentie van dit gedeelte van de lijn verminderen van 4 x per uur naar 2 x per uur, met als motief: er wordt te weinig gebruik gemaakt van deze lijn om enigszins rendabel te zijn.

Toen ik terugkeerde naar mijn geboorteplaats en weer inwoner werd van 'mijn stad' heb ik mijn auto afgeschaft om verder gebruik te maken van het openbaar vervoer. Mijn uitgevoerd besluit past geheel in uw visie en wordt in de nota als streven ook genoemd. U bepleit verder het OV te bevorderen. En daar zit nu mijn pijn. Ik woon in de wijk Hoornse meer en maak zeer geregeld gebruik van lijn 10 om naar het centrum te gaan en verder. Lijn 10 is voor mij dan ook een ideale uitvalsbasis. Het verdriet mij dan ook zeer dat u tot dit voornemen bent gekomen en word er ook direct door getroffen en benadeeld. Ik begrijp uw zorgen ten aanzien van de exploitatie, maar tenminste kostendekkende lijnen mag toch niet alleen uw uitgangspunt zijn. Het is waar de bus is meestal niet vol, komt ook door de corona, maar voorziet wel degelijk in een behoefte, vooral voor de ouderen onder ons. Wij worden direct geschaad in onze mobiliteit en dat strookt niet met uw uitgangspunten en visie. Ik bepleit dan ook sterk de frequentie van lijn 10 tussen het Hoornse meer en het hoofdstation te houden zoals deze thans is.

Voorgestelde beantwoording

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

Voor 2022 betekent dit dat er ook minder budget voor de dienstregeling beschikbaar is en we nu ook keuzes moeten maken die we eigenlijk liever niet gemaakt hadden. Mede door de (financiële) effecten van Corona kunnen wij achter het voorstel om lijn 10 minder te vaak laten rijden staan. Hoe vervelend dit ook is voor de reizigers omdat de reis dan veel beter gepland moet worden. Wel houden we de aansluiting met andere buslijnen en treinen zo goed mogelijk in stand en kunnen we als we zien dat het aantal reizigers weer flink toe gaan nemen bijschakelen en weer meer bussen laten rijden.

Inspraakreactie 14

Namens de Werkgroep Noorderstation Groningen dient ondergetekende in het “ Europese jaar van de Spoorwegen” een zienswijze in vallend onder de Inspraak Busdienstregeling 2022.

In het nabije verleden hebben wij ons al eens gericht tot uw bureau met het verzoek om op de displays van de Qbuzz- stadslijnbusdiensten de naam Noorderstation als halteplaats weer op te nemen. Deze naam leeft, evenals die van het Hoofdstation van Groningen, nog steeds voort in de Groninger Volksmond. Dit verzoek werd indertijd onder het mom van sentiment afgedaan. We hebben dit ervaren als een teleurstelling. De naam van het Hoofdstation werd in 2014 met dezelfde motieven wel veranderd.

We hebben inmiddels van de gemeente Groningen, ook in uw bestuur vertegenwoordigd, subsidie ontvangen om samen met onze werkgroep te kijken of het mogelijk is om rondom het station meer aandacht te geven aan de geschiedenis van het in de volksmond en media regelmatig genoemde Noorderstation. Het station is overigens gelegen aan het eind van de straat die sinds september 1885 dezelfde naam draagt. Het plein ervoor heette overigens ook Noorderstationsplein.

Wij prijzen ons gelukkig dat naast de Gemeente Groningen ook onder anderen de provincie Groningen, het Scholten-Kammingafonds en diverse andere instellingen wel het historisch belang van ons streven ondersteunen om de rijke historie van het Noorderstation zichtbaar te maken en tevens een fysieke identiteit geven. In dit kader is in onze optie van de naamvoering Noorderstation van Qbuzz een passende historische aanvulling. Het is bovendien niet vreemd aan de orde van de dag, gezien bovenstaande foto uit 1952 toen ook de trolleybussen van het Gemeentelijke Vervoerbedrijf (GVB) de naam reeds voerden

Er op vertrouwend dat u deze keer uw medewerking aan ons verzoek welwillend tegemoet treedt.

Voorgestelde beantwoording

Vanuit de historische context begrijpen wij uw motivatie voor de naamgeving van het Noorderstation. Anderzijds is het ook goed om uit te leggen hoe de naamgeving van de haltes en de aanduiding op de bussen tot stand komt.

In 2020 hebben we de naamgeving van haltes geüpdatet. Uitgangspunt daarbij is begrijpelijkheid en uniformiteit. Haltes bij een station worden in regel aangeduid als *[plaatsnaam], station [eventuele toevoeging zoals Noord, Zuid, Europapark, etc]*. Enkel voor het Hoofdstation is hier nog een uitzondering gemaakt. De vervoerder, Qbuzz in dit geval, neemt voor de herkenbaarheid en duidelijkheid deze naamvoering zoveel mogelijk over. In het geval van het Noorderstation wordt dit op de bus ‘Station Noord’

Op het moment dat wordt besloten de naamgeving van het station formeel Noorderstation te maken zal ook de keuze voor de naamgeving van de haltes en de aanduiding op de bussen heroverwogen worden. Het college heeft u per brief van 21 november 2014 laten weten dat deze naamsverandering €150.000,- tot € 200.000,- kost. Het college vond deze kosten zo hoog dat besloten is geen formele naamswijziging in te dienen. In die brief hebben wij aangegeven dat dit project ons inziens leek te lenen voor een crowdfunding actie. U heeft daarop aangegeven hier niet op in te gaan.