

Notitie

Referentienummer
3339994

Datum
17 april 2015

Kenmerk
CD

Betreft
Optimalisatie Stadsdienst Gouda

1 Inleiding.

Deze notitie gaat in op mogelijke toekomstige verbeteringen en aanpassingen van de stadsdienst Gouda. In de vorm van een quick scan wordt er ingegaan op enerzijds de verhoging van de kwaliteit van de stadsdienst door versnellen van de routes en het verkorten van de reistijd tussen de Goudse wijken en het Centrum / NS-station. En anderzijds wordt de relatie tussen de stadsdienst Gouda en het WMO-vervoer behandeld.

Deze analyse staat los van de discussie over de mogelijke verplaatsing van het busstation van Gouda van zuid naar noord. De enige relatie die er is, bestaat uit het verband tussen de mogelijke versnelling van de stadsdienst en het aantal minuten dat dat oplevert. Is deze 'winst' zo groot dat hiermee het nadelig effect van de mogelijke verplaatsing van het busstation kan worden gerepareerd (de helft van het aantal ritten van stadslijnen 1+4 gaat niet verder dan het busstation) zonder hiervoor extra kosten te maken ?

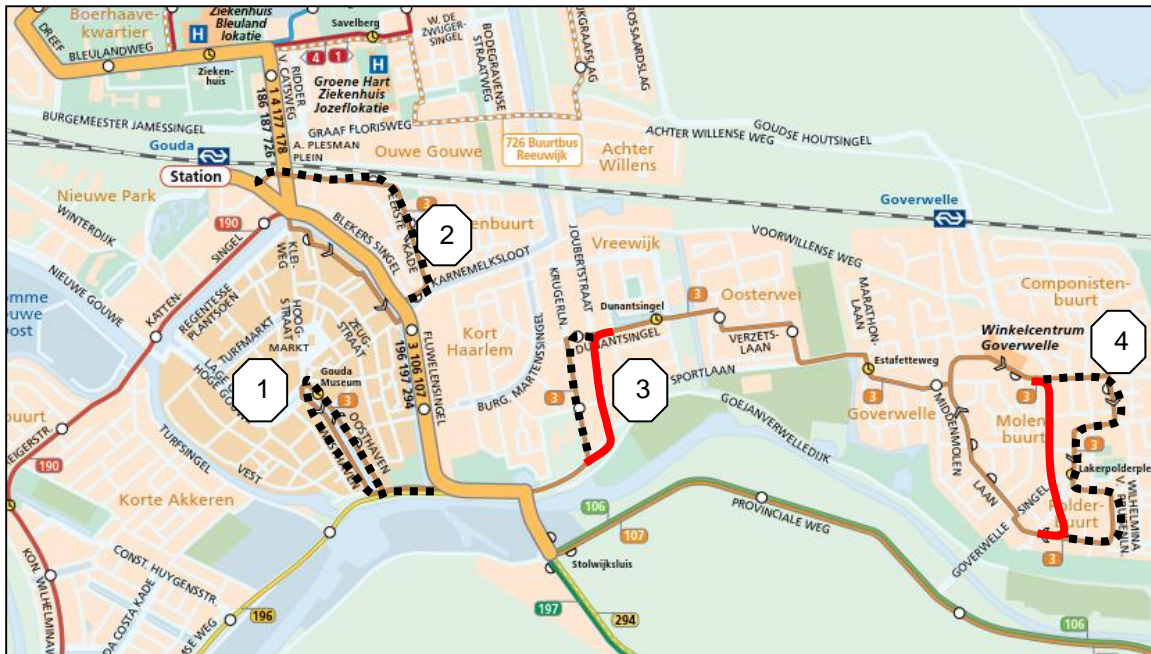
Bij deze uitwerking wordt nadrukkelijk het vervoerplan van vervoerder Arriva betrokken. Samengevat zegt de netwerkanalyse van Arriva:

- *Verplaatsingstijden met de bus binnen Gouda zijn niet snel en concurrerend; de fiets is sneller; feitelijk een onaantrekkelijk product voor de reiziger;*
- *Het lijnennet binnen Gouda zou moeten worden aangepast door een meer gestrekte lijnvoering over de belangrijkste lokale ontsluitingsroutes en zoveel mogelijk overstapvrije verbindingen vanuit de wijken naar het Centrum en het NS-station. Hierdoor ontstaan iets grotere loopafstanden naar de haltes, maar de busreis wordt sneller. Voor een deel van de reizigers blijft de totale reistijd hierdoor gelijk, maar voor een deel wordt deze ook sneller en dus aantrekkelijker.*

2 Strekken routes en versnelling stadsdienst Gouda

2.1 Ten zuiden van het spoor

Ten zuiden van het spoor gaat het over lijn 3 van de stadsdienst Gouda. Er zijn een viertal mogelijkheden om de snelheid van de bus te verhogen.



* Zwart gestippeld zijn de te vervallen routes en rood of bruin zijn de vervangende routes.

1. Het rondje via het centrum (Oosthaven – Westhaven) uit de route verwijderen. Het niet meer rijden van deze lus via het centrum van Gouda maakt de route van en naar Goverwelle vanaf het Station 1480 meter korter. Tegen een gemiddelde snelheid van 16 km/h levert dit 5 ½ minuten reistijdverkorting op tussen het Station en alle haltes binnen Goverwelle. Bij de Centrumhalte Museum (in de lus via de haven) stappen per 4 weken iets meer dan 1.000 buspassagiers in en uit. Dat zijn er gemiddeld 35 per dag. Deze mensen moeten via de haltes aan de Agnietenstraat of Fluwelensingel gaan reizen bij het aanpassen van de route.

2. Richting Station niet meer ‘achterlangs’ via de Eerste Kade rijden (na eventuele verplaatsing busstation is dit niet meer mogelijk). De nieuwe route is korter (350 meter), minder bochtig en sneller. In totaal 2 minuten reistijdvoordeel voor de passagiers (1,3 minuut qua kortere route, afgerond op 2 minuten qua totaal voordeel). De haltes aan de Eerste Kade (2 stuks) worden bijzonder slecht gebruikt. In februari 2015 (4 weken) stappen hier per halte in totaal maar 50 reizigers in en uit. Dat zijn er nog geen 2 per dag.

3. Snellere (niet korter) via de Joubertstraat in plaats van de Krugerlaan. Dit betreft geen kortere route, maar wel een snellere. De lengte is 350 meter en dit betekent ½ minuut kortere reistijd (van 16 km/h naar 20 km/h). De halte in de Krugerlaan wordt matig gebruikt (een kleine 800 per 4 weken = een kleine 30 in- en uitstapper per dag). Voor deze passagiers moet een vervangende halte worden aangelegd langs de nieuwe route via de Joubertstraat.

4. Snellere route door Goverwelle: de route via het Lakerpolderplein vervangen door de kortere en snellere route via de Goverwellesingel.

In afstand is deze route 872 meter korter. Tegen een gemiddelde snelheid van 16 km/h levert dit 3 minuten rijtijdsvoordeel op. Maar de snellere route (minder bochten, minder oversteken en alleen bochten naar rechts maken; van 16 naar 20 km/h) levert per saldo een versnelling op van een extra ½ minuut; totaal 3 ½ minuten sneller.

Door deze route-aanpassing vervallen er 3 haltes in Goverwelle oost. Het gebruik van deze haltes is niet groot: tussen de 400 en 600 per 4 weken. Dit betekent tussen de 15 en 20 per dag gemiddeld. Deze mensen moeten via nieuw te maken haltes langs de Goverwellesingel gaan reizen. Voor een aantal betekent dit verder lopen, voor een aantal heeft dit nauwelijks gevolgen qua loopafstand.

De totale rijtijd van de bus vanaf het NS-station (zuidzijde in dit geval) naar het NS-station via het centrum en de lus in Goverwelle is 17 ½ minuut korter. De gemiddelde reis vanaf een bushalte in Goverwelle naar het Centrum en het NS-station wordt aanmerkelijk sneller.

De bushaltes voor het centrum zijn voor lijn 3 de Fluwelensingel voor de richting Station. Vanaf het Station blijft de halte Agnietenstraat in de route zitten, want deze wordt goed gebruikt en hiervoor is op de Blekerssingel geen alternatief beschikbaar.

2.2 Ten noorden van het spoor

Ten noorden van het spoor rijden de stadslijnen 1 en 4 (6 wordt in deze buiten beschouwing gelaten, omdat dit een spitslijn betreft die al via een korte en directe route rijdt). Deze lijnen volgen veelal de hoofdinfrastructuur en derhalve zijn er beperkt mogelijkheden om rijtijd te winnen door via alternatieve routes of straten te rijden. Om hier een snellere verbinding tussen Gouda Noord en het Station en Centrum te realiseren moet de route verlegd worden en daarvoor korter en sneller worden.



* Zwart gestippeld zijn de optioneel te vervallen routes en rood is de vervangende route voor de 'grote aanpassing'.

Hiervoor bestaan maar twee mogelijkheden: een grote of een kleine aanpassing. De grote aanpassing betreft het strekken van de route van lijn 1 + 4 tussen het Groenhovenkwartier en het Groene Hart Ziekenhuis. Hierdoor vallen de haltes langs de Heesterlaan, Ridder van Catsweg en Büchnerweg weg uit de routes van de stadsdienst. Qua gebruik heeft dit alleen grote(re) gevolgen voor de passagiers die via de halte Riethoek aan de Ridder van Catsweg reizen. Hier stappen per 4 weken een kleine 1.000 passagiers in en uit (35 per dag). Op de andere haltes komt dit aantal niet boven de 10 – 15 per dag.

De versnelling van lijn 1 + 4 is 4 minuten (1,1 km kortere route à 16 km/h).

Een kleinere en minder ingrijpende routeaanpassing is met lijn 1 + 4 via de Burgemeester van Reenensingel te rijden in plaats van via de Heesterlaan. De haltes aan de Heesterlaan worden zeer matig gebruikt en deze aanpassing levert 1 minuut snellere route (300 meter korter) op voor bijna alle reizigers van en naar Gouda Noord via de westzijde.

Alternatieve bediening halte Riethoek (alleen bij alternatief grote aanpassing)

De halte Riethoek wordt momenteel ook bediend door buurtbus 726 naar Reeuwijk. Het aantal huidige in- en uitstappers van lijn 1 + 4 op deze halte past naar alle waarschijnlijkheid niet in deze buurtbus. Een alternatief is de route van streeklijn 178 te verleggen via de Burgemeester van Reenensingel – Ridder van Catsweg.

Hierdoor wordt de halte Groene Hart Ziekenhuis ook door deze streeklijn aangedaan en krijgen de regionale kernen Bodegraven en Reeuwijk een directe verbinding met het ziekenhuis. Bij Mammoet moet een vervangende halte worden gemaakt aan de B. van Reenensingel.



De route wordt 1 km langer, hetgeen bij een snelheid van 20 km/h een extra rijtijd betekent van 3 minuten. Deze verandering past eigenlijk niet binnen het Arriva concept van versnellen en strekken, maar moet afgewogen worden tegen de voordelen van de aanpassing van de stadslijnen. De verlenging van de route kost jaarlijks ongeveer 1.000 dienstregelingen.

De conclusie voor de versnelling van de stadslijnen in Gouda Noord is dat de mogelijkheden beperkt zijn en behoorlijke gevolgen hebben voor het niet meer bedienen van een belangrijke halte en/of een streeklijn ingrijpend moet worden aangepast om dit nadeel te compenseren. De optie van het niet meer via de Heesterlaan rijden is in ieder geval maakbaar (zonder al teveel nadelen) en waarschijnlijk ook het meest haalbaar.

NB: verplaatsing bushaltes nog nader uitwerken.

2.3 *Mogelijkheden aanpassing stadsdienst Gouda met snellere routes*

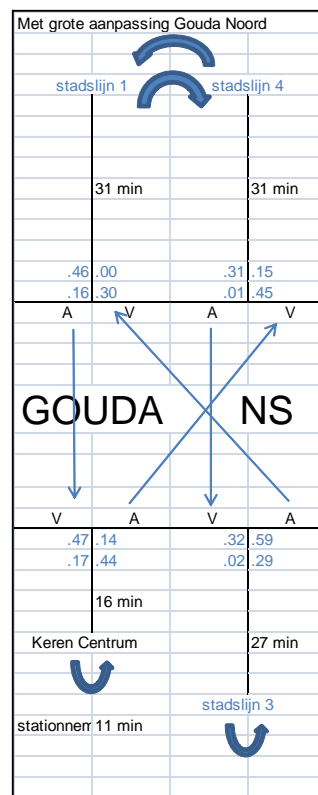
Door de aangepaste en kortere rijtijden ontstaan er mogelijkheden de stadsdienst Gouda ook qua bedieningsniveau te verbeteren en een grotere kwaliteit en gebruikswaarde te geven.



De kortere rijtijden op de afzonderlijke trajecten leiden er niet toe dat er met minder bussen gereden wordt op de stadsdienst. Wel wordt de inzet van de bussen in dienstregelingen kleiner. Voor de vervoerder betekent dit mogelijk meer stilstanduren en een lagere efficiency. Maar met de bespaarde rijtijd kunnen ook extra verbeteringen aangebracht worden in het lijnennet van de stadsdienst Gouda. Het grootste probleem voor de stadsdienst Gouda is het niet bieden van een eenduidige en altijd aanwezige verbinding tussen Gouda Noord en het Centrum. De beschikbaar gekomen rijtijd kan omgezet worden in een verlenging van (de helft van) de busritten op lijn 1 en 4 door vanaf het busstation (kan zuid en noord zijn) door te rijden naar het centrum en de halte aan de Fluwelensingel te bedienen. Deze bus keert op de rotonde in de N228 net buiten de kom (een eerdere keermogelijkheid ontbreekt). Samen met lijn 3 krijgt Gouda Noord zo elk kwartier een verbinding naar het Station en het Centrum.

In nevenstaand aansluitschema is het alternatief van de grote aanpassing van de route in Gouda Noord weergegeven (rijtijd gaat van 3 naar 31 minuten). Er ontstaat een goede verdeling van de ritten, zodat er elke kwartier een vertrek en aankomst is op het Station van Gouda en het Centrum in de verbinding met Gouda Noord. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige dienstregeling, waarbij de ritten van lijn 1 en 4 geen goede spreiding kennen over het uur.

De vervoerder werkt de verder uit. Maar er zijn kansen om met de aangegeven strekking en versnelling van de bestaande routes de kwaliteit van de stadsdienst Gouda te verbeteren. Deze verbetering vertaalt zich ook in een hoger gebruik en een betere kostendekking.



2.4 Relatie met OV-concessie

De provincie heeft in het bestek voor de OV-concessie Zuid-Holland Noord vastgelegd dat voor de bediening van de steden het volgende als uitgangspunten geldt:

- c. Voor de agglomeratie Leiden, gevormd door de Kernen Leiden, Voorschoten, Leiderdorp, Oegstgeest en de gemeente Katwijk, en in de Kernen Alphen aan den Rijn en Gouda biedt de Concessiehouder een regionaal openbaar vervoerverbinding aan die aan de volgende dekkingseisen voldoet:
- i. 80% van de woonadressen binnen de bebouwde kom ligt binnen een straal van ten hoogste 500 meter van een Halte;
 - ii. 100% van de woonadressen binnen de bebouwde kom ligt binnen een loopafstand van ten hoogste 1.000 meter van een Halte;

De aanpassingen van de routes zoals voorgesteld leiden niet tot het niet meer voldoen aan deze eisen. Er moeten vervangende haltes worden gemaakt bij de implementatie van de voorstellen. Hierbij moet rekening gehouden worden met deze eisen. Zelfs de 'grote' aanpassing van de route in Gouda Noord past binnen deze eisen (ook zonder aanpassing streeklijn 178).

3 Relatie exploitatie Stadsdienst Gouda en WMO-vervoer

Er zijn twee belangrijke ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer al een aantal jaren gaande.

3.1 *Van WMO-vervoer naar Openbaar Vervoer*

De BV Nederland investeert al jaren heel veel geld in het toegankelijker maken van het openbaar vervoer. Minder mobiele en minder valide mensen moeten uiteindelijk zonder hulp zelfstandig van de bus, trein, tram en metro gebruik kunnen maken. De basis hiervan ligt in het gelijkheidsbeginsel voor een ieder.

Om dit te realiseren zijn de bussen lager geworden en zijn / worden de bushaltes in heel Nederland opgehoogd. Hierdoor is de bus toegankelijk met een beperkt hoogteverschil tussen de halte en vloer van de bus. Ook de treinstations worden de komende jaren aangepakt om hetzelfde doel te bereiken.

Deze nieuwe reizigers zijn welkom in het openbaar vervoer. Geconstateerd wordt dat deze migratie niet vanzelf gaat. Reizigers (ook minder mobiele) hebben vaak een vast reispatroon en als daar geen reden voor is, wordt daar niet van af geweken. Deze overgang zal voornamelijk vanuit de indicatiestelling voor het mogen gebruiken van het WMO-vervoer moeten worden gestimuleerd en gerealiseerd.

Het WMO-vervoer wordt geregeld en gefinancierd door de gemeenten. Het migreren van WMO-vervoer van kleine bus naar grote bus is voor de gemeenten een potentiële mogelijkheid om de druk op de WMO-budgetten te verlagen.

(deze notitie gaat hier verder niet op in; het blijft bij het duiden van de ontwikkeling)

3.2 *Van grote bus naar kleinschalig vervoer*

De budgetten binnen de OV-sector staan onder druk als gevolg van bezuinigingen. Dat betekent dat slecht bezette lijnen en ritten snel op de nominatie komen om opgeheven of aangepast te worden. Bij aanpassing is de zoektocht meestal het vinden van een goedkoper (dan de grote bus) vervoersysteem om de kleine reizigersstromen toch nog te blijven vervoeren. In een aantal regio's in Nederland (bv Brabant, Zeeland, Gelderland) wordt hiervoor het beschikbare WMO-vervoer gebruikt. De gedachtengang is logisch: er is een organisatie, er zijn busjes en samengebruik van de busjes door geïndiceerden en niet geïndiceerden (de zogenaamde vrije reiziger) is mogelijk. Het gevolg is wel dat het vervoer niet meer via een dienstregeling afgewikkeld wordt, maar via een taxisysteem: vooraf bellen en reserveren. Het vervoer is van deur-tot-deur.

NB: het alleen vervangen van de grote bus door een kleine bus en de dienstregeling intact laten levert maar een zeer beperkte besparing qua kosten. De bus is niet het duurste onderdeel van de exploitatie en de vervoerder moet meer verschillende voertuigen ter beschikking hebben (of inhuren) om de dienstregeling te rijden.

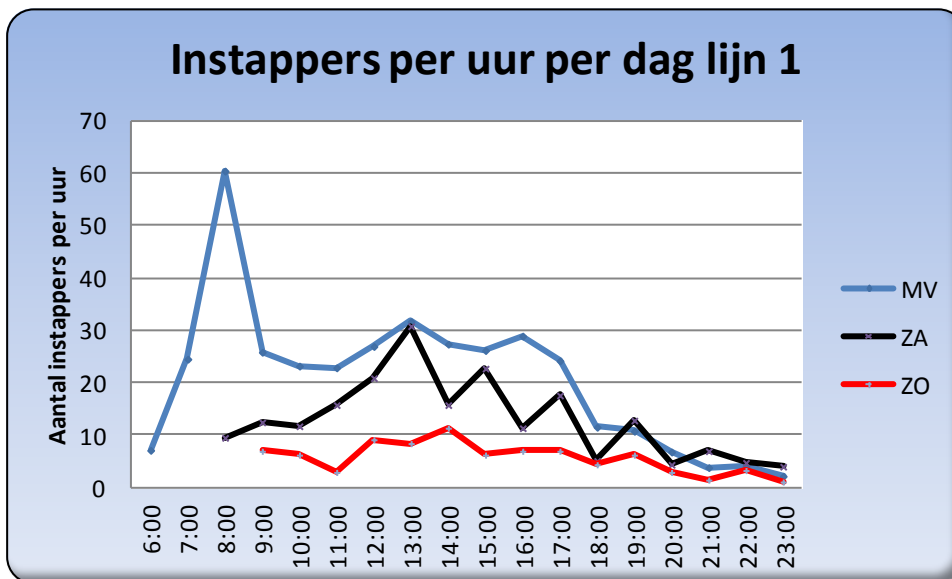
De vraag is: op welke momenten presteert de stadsdienst Gouda dusdanig marginaal, dat de inzet van een kleinschalig vervoersysteem verantwoord is? Wat zijn de financiële gevolgen hiervan voor betrokken partijen?

3.3 *Gebruik stadsdienst Gouda*

In onderstaande grafieken is het gebruik van de stadsdienst Gouda weergegeven per lijn en per uur. Deze data zijn van 2 weken en 3 weekeinden in februari/maart 2015. De chipkaartgegevens zijn met 10 % opgehoogd vanwege het effect van losse kaartverkoop (papieren kaartjes worden niet geregistreerd door de validators voor de chipkaart).

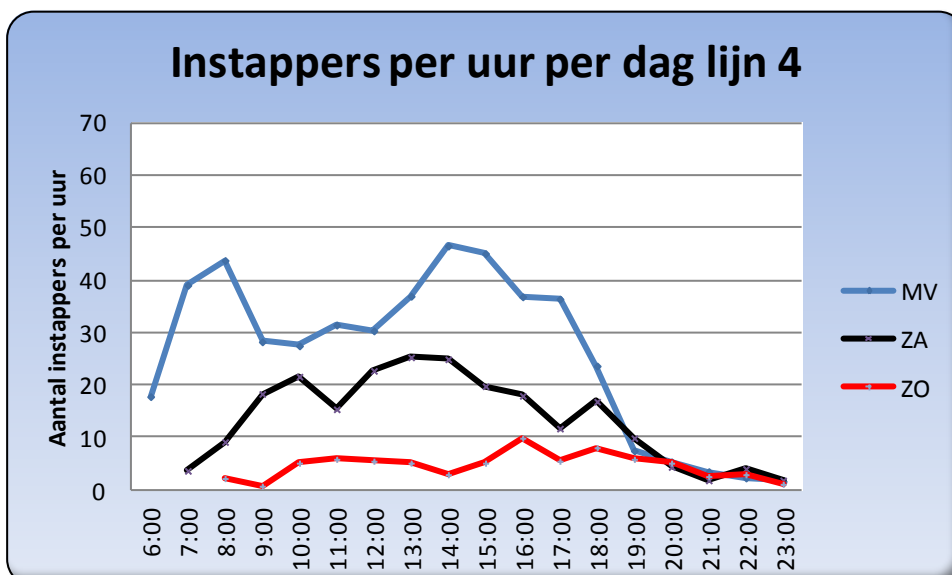
Lijn 1.

De grafiek geeft aan dat er op werkdagen (MV= Maandag Vrijdag) en op zaterdagen overdag een redelijk gebruik is van deze lijn. De piek 's morgens op werkdagen wordt gevormd door reizigers vanaf het NS-station naar Noord / Mammoot. In de middaguren stappen er op een werkdag ongeveer 30 personen in. De bus rijdt twee keer per uur; dus gemiddeld 15 instappers per bus. Het gebruik op alle avonden en op zondag overdag is zeer laag. Nog geen tien instappers per uur (en per bus, want de bus rijdt maar 1 keer per uur).


Lijn 4.

De vorm van de grafiek van lijn 4 is typisch anders dan die van lijn 1, terwijl de lijnen gezamenlijk Gouda Noord bedienen. De grotere bezetting in de middag op werkdagen komt door het naar het station reizen van de groep die op lijn 1 's morgens de piek veroorzaakt (heen met lijn 1 en terug met lijn 4).

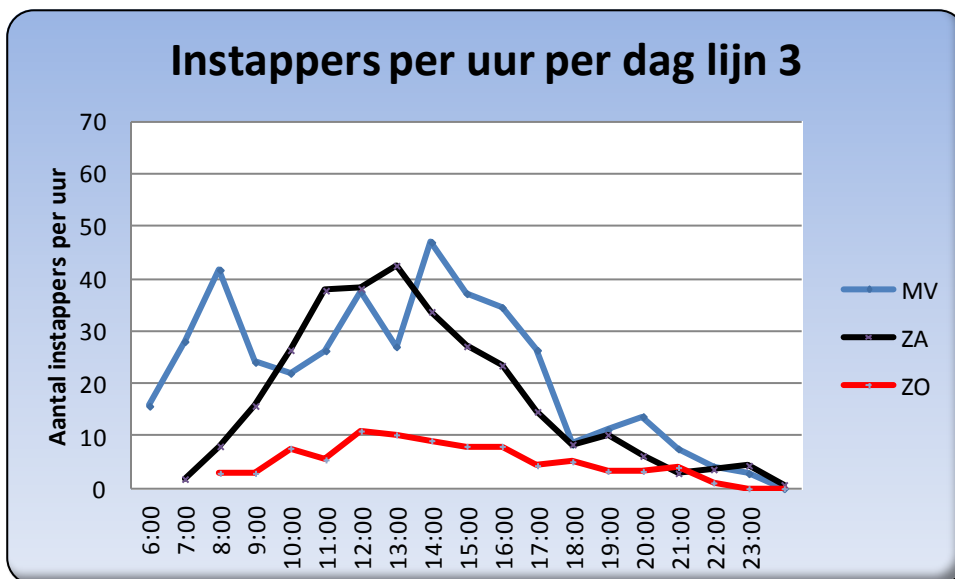
In de avonden en de zondag is het beeld gelijk aan dat van lijn 1.



Lijn 3.

Lijn 3 (van / naar Goverwelle) geeft een andere beeld dan de lijnen naar Gouda Noord. Het aantal instappers op de zaterdag ligt op een aantal momenten hoger dan de werkdag, Dit duidt op een sterkere relatie van deze lijn met het centrum van Gouda. Daarnaast ligt de piek van de avondspits vroeg. De aanwezigheid van het treinstation Goverwelle kan hiervoor de oorzaak zijn; veel werkers en scholieren reizen via dit station.

Ook de avonden en zondagen scoren onder de toe instappers per uur.



3.4 Alternatief vervoer is de rustige uren

Uit bovenstaande grafieken blijkt dat er twee periodes zijn die het stempel 'rustig' hebben: de avonden op alle dagen en de zondag overdag.

Op alle dagen van de week is het eerder stoppen met de exploitatie van de bussen om 21:00 uur een optie (in plaats van ca. 24:00). Met de keuze voor deze tijd houdt de vooravond een bediening met het reguliere openbaar vervoer.

In nevenstaande grafiek is het aantal instappers vermeld dat na 21:00 uur gebruik maakt van de bus. Op jaarbasis worden door deze maatregel 11.000 reizen aangewezen op het alternatief.

Studies in Friesland en Gelderland wijzen uit dat bij het opheffen van buslijnen ruim 80 % een vervoersalternatief weet te vinden in de vorm van het moment van reizen aanpassen, met een ander vervoermiddel, een andere (streek)bus, met iemand meerijden, commerciële taxi, etc.

Een kleine 20 % beschikt niet over een alternatief en wordt dus gedupeerd door het wegvallen van de bus. Op jaarbasis gaat dit om 2.000 reizen. Voor deze reizen is het medegebruik maken van het WMO-vervoer een alternatief.

Er wordt door de vrije reiziger met de WMO-bus gereisd tegen het reguliere OV-tarief (of hoger, nader te bepalen). De kosten voor de gemeente Gouda bedragen in dit geval een kleine € 20.000,= per jaar (€ 8 tot € 10 per vervoerde vrije reiziger).

	MV	ZA	ZO
lijn 1	10	16	6
lijn 4	7	8	6
lijn 3	15	12	5
Totaal	32	35	17
dagen	255	52	58
Per jaar	8219	1830	957

Het tweede alternatief voor het medegebruik van het WMO-vervoer is het stoppen met het rijden van de grote stadsbus op zondag (in combinatie met het stoppen na 21:00 uur).

Op analoge wijze als bij de avonden staat in nevenstaande tabel het aantal reizen dat gefrustreerd wordt door het wegvallen van de stadsbus. Totaal op jaarbasis ruim 24.000 reizen.

Als 20 % overstapt naar het WMO-vervoer kost dat naar verwachting de gemeenten Gouda jaarlijks een bedrag van € 40.000 - € 50.000.

	MV	ZA	ZO
lijn 1	10	16	85
lijn 4	7	8	74
lijn 3	15	12	87
Totaal	32	35	245
dagen	255	52	58
Per jaar	8219	1830	14227

4 Conclusie Quick scan toekomst stadsdienst Gouda

Stadsdiensten voor middelgrote gemeenten worden matig gebruikt. In vergelijking met streeklijnen en stadsdiensten van grote(re) steden vervoeren deze bussen aanmerkelijk minder reizigers. De reisafstanden binnen een middelgrote stad (3 – 3 ½ km) zijn prima te fietsen en vaak zijn er meerdere treinstations, die ook een potentieel deel van de reizigers uit de stadsbus houden.

Hierdoor is de toekomst van deze stadsdiensten min of meer onzeker. In tijden van bezuinigingen komen de minder renderende diensten als eerste aan de beurt om in te grijpen. Meestal betekent dit minder ritten op de rustige momenten (avonden en zondag) en rijden de stadslijnen uiteindelijk alleen overdag op werkdagen en zaterdag. De meest voorkomende reismotieven school, werk, winkelen en sociaal-recreatief worden hierdoor bediend, maar met name de sociale functie van het openbaar vervoer vervalt hierdoor in de avond en op zondag.

Hiervoor kunnen kleine busjes echter een goed en bruikbaar alternatief vormen. De dienstverlening in de rustige uren kan door kleinschalig vervoer worden overgenomen in Gouda. Het huidige gebruik van de grote bus is dusdanig gering dat de overheveling van dit vervoer naar de kleine WMO-bus zeker mogelijk is. Punt van aandacht voor de gemeente is de verantwoordelijkheid van de kosten hiervan. Deze komen in de regel voor rekening van de gemeente, maar als het vervangend openbaar vervoer is, zou een deel uit het openbaar vervoerbudget van de provincie moeten kunnen komen. Dit is een punt van onderhandelen met de provincie Zuid-Holland. Van belang hierbij is dat dit punt een onderdeel is van een integraal verbeterplan, waarbij ook de lijnvoering en investering in infrastructuur duidelijk wordt.

Kan de stadsdienst beter? Ja, dat kan beter door kritisch naar de route te kijken, de reistijden binnen Gouda korter te maken, het aantal reismogelijkheden te vergroten, een deel van het huidige WMO-vervoer te migreren naar de grote bus en de belangrijkste haltes NS-station en Centrum maximaal te bedienen. In deze rapportage zijn een aantal van deze maatregelen aangegeven. Uitvoering van de versnelling betekent dat een aantal haltes niet meer aangedaan wordt door de stadslijnen. Dit zijn de minder goed gebruikte haltes en het vraagt visie en durf om deze in te ruilen voor een integrale verbetering van de stadsdienst, zodat deze een zekerdere toekomst krijgt. Ook hier zijn aanvullende (en nog uit te werken) investeringen in de infrastructuur nodig. Enerzijds voor vervangende bushaltes en anderzijds voor verbetering van de doorstroming.

Per saldo leiden beide maatregelen tot een beter presterende stadsdienst Gouda, omdat de grote bus niet meer rijdt in de matig bezette uren en het gebruik overdag toeneemt als gevolg van de verbetering van de dienstverlening. In financiële termen: minder kosten en meer opbrengsten.

Er is ook een relatie met het dossier Verplaatsing Busstation. Als het lijnennet wordt aangepast, zoals hier voorgesteld, vervalt het belangrijkste bezwaar van een busstation aan de noordzijde. Door dit lijnennet wordt Gouda Noord op een goede wijze verbonden met het centrum van de stad.

Deze notitie is als quick scan beeldvormend voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Nadere besluitvorming over de verplaatsing van het busstation en overleg met vervoerder Arriva en provincie Zuid-Holland (opdrachtgever voor het openbaar vervoer) moet uitwijzen wat de beste maatregel op het juiste moment is. Deze notitie bepaalt de agenda voor dit overleg.