



Fractie:	D66
Naam:	G. Vilé
Onderwerp:	Busstation
Datum indiening vragen:	4 mei 2017

Vooraf

Bij de vaststelling van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) heeft de Raad €20.000 beschikbaar gesteld voor (financiële) quick scans naar HOV-verbindingen en onderzoek naar verplaatsing van het busstation. Hierbij wordt gekeken naar reizigerspotentieel en het aantal in- en uitstappers.

Binnen deze kaders en met deze middelen zijn beide onderzoeken uitgevoerd. Uit de laatste quickscan blijkt dat de huidige locatie van het busstation de beste is. Dit constaterende is het aan de Raad of ze diepgaander onderzoek wenst en hier voor de bijbehorende (proces)middelen en investeringsgeld beschikbaar stelt.

Vragen:

Er wordt gesteld dat de grote kans voor de verplaatsing van het busstation ligt op stedenkundig gebied. Ook wordt opgemerkt dat er wellicht verkeerskundige kansen zijn.

1. Is het college bekend met twee cruciale ontwikkelingen in het OV zijnde de transitie naar van-deur-naar-deur-vervoer en vermenging en vernieuwing van vervoersmodaliteiten en zijnde verduurzaming (zero emissie) met infrastructuur van lokaal opgewekte duurzame energie?

Antwoord:

Ja.

2. Is het college bekend met de komst van vliegveld Lelystad en de mogelijkheid van toenemend reizigersverkeer per OV via Noordoostpolder naar en van het vliegveld?

Antwoord:

Ja.

3. Indien u met 1 en 2 bekend bent, wat is uw overweging om deze ontwikkelingen niet mee te nemen in dit onderzoek?

Antwoord:

1. Onduidelijk is hoe snel deze ontwikkelingen gaan. Bovendien zullen ontwikkelingen zoals verduurzaming geen enkele invloed hebben op het aantal busritten en de routes ervan. Ontwikkelingen zoals de transitie naar (mengvormen met) andere vervoersmodaliteiten zullen alleen van invloed zijn op de onderkant van de markt; de lijnen en ritten die matig bezet zijn. Deze zgn. dunne lijnen hebben op hun beurt weinig invloed op het verplaatsen van het busstation.

De routes van de zware lijnen zijn van grote invloed op de meer- of minderkosten. Een verplaatsing van het busstation naar een plek die niet langs één van deze zware lijnen ligt, heeft tot gevolg dat OF de zware lijn moet worden omgelegd OF dat reizigers die gebruik willen maken van de zware lijn voortaan moeten overstappen OF een grotere afstand naar de halte moeten afleggen.

Daarnaast is de ochtendspits met de grote scholierenstromen het maatgevende moment voor het bepalen van het ruimtebeslag van een busstation. Die momenten (vooral 7:30-8:00) bepalen nu en in de toekomst

hoeveel halteplaatsen aanwezig moeten zijn om het busstation goed te kunnen laten functioneren.

2. De ontwikkelingen bij het vliegveld hebben geen invloed op het aantal ritten in de spits en dus niet op de ruimtebehoefte. Ook hebben de ontwikkelingen bij het vliegveld geen invloed op de verdeling van de inwoners. De ligging van het busstation ten opzichte van de inwoners blijft immers hetzelfde.

4. Wat is uw overweging om uit te gaan van (conservering) van de huidige situatie?

Antwoord:

De huidige situatie dient als referentiesituatie. We kiezen ervoor uit te gaan van de huidige aantallen dienstregelingsuren en de huidige concessie die loopt tot half december 2023. Dat is over ongeveer 7 jaar. Daarmee kijken we redelijk ver in de toekomst en gaan we uit van een 'zekere' situatie. Elke andere referentiesituatie gaat gepaard met extra onzekerheden.

5. Bent u het met D66 eens dat juist omdat deze ontwikkelingen realiteit worden tijdens de nieuwe concessieperiode (v.a. 2023) nú geanticipeerd moet worden?

Antwoord:

Zie antwoord 3.

6. Deelt u de mening van D66 dat deze ontwikkelingen invloed kunnen hebben op de keuze voor de beste locatie voor een busstation en vorm en inrichting ervan?

Antwoord:

De invloed is zeer beperkt. Zie antwoord 3.

Het rapport geeft aan dat er globaal gekeken is aan de hand van kengetallen.

7. a. Hoe luidde de opdrachtformulering

Antwoord:

Geef een kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van 4 alternatieve locaties voor het huidige busstation.

Hierbij is het volgende meegegeven:

Aan de Raad is het volgende toegezegd: "Toegezegd is dat de ontwikkelingsrichting/het idee om het busstation in het centrum van Emmeloord te verplaatsen naar eventueel de rand van Emmeloord, zal worden meegenomen in het op te stellen nieuwe GVVP." De gedachte achter deze mogelijke verplaatsing is enerzijds dat op De Deel fysiek ruimte kan ontstaan voor ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds dat de verkeerssituatie rondom de Poldertoren wordt ontlast. Ook is in het vigerende GVVP opgenomen dat: "een onderzoek naar de verplaatsing van het busstation [wordt] meegenomen. Hierbij wordt mede gekeken naar reizigerspotentieel en het aantal (te verwachten) in- en uitstappers."

7. b. Is dit quickscan onderzoek uitsluitend afkomstig uit de pen van Inno-V?

Antwoord:

Ja. Zie ook het antwoord op vraag 8.

8. Zijn de concessieverlener en -houder vanuit hun kennis, ervaring en toekomstvisie betrokken in het onderzoek bij het vaststellen van de randvoorwaarden voor het busstation en de beoordelingsaspecten ten behoeve van kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling van de huidige en alternatieve locaties?

Antwoord:

Nee. Er is wel gebruik gemaakt van input afkomstig van de provincie, van Connexxion, van de gemeente en van openbaar toegankelijke data. Het college vertrouwt op de jarenlange expertise van Inno-V. Inno-V is bij vele

concessieaanbestedingen en studies naar het openen, opwaarderen of verplaatsen van vervoerknooppunten betrokken (geweest).

Randvoorwaarden alternatieve locaties. Eén van de wensen volgens het rapport is dat er een maximaal aantal inwoners op loop- en fietsafstand woonachtig moet zijn.

9. Is het college bekend met de score (bron: CROW) van Noordoostpolder dat 43% van de inwoners niet op loopafstand van OV woont en dat 35% van de werknemers het zonder beschikbaarheid van OV moet doen?

Antwoord:

Ja.

10. Is het college ermee bekend dat Noordoostpolder het met deze score erg slecht doet binnen de door het CBS opgestelde classificatie stedelijkheidsklasse 'weinig stedelijk' waartoe Noordoostpolder behoort en dat Noordoostpolder het met deze score zelfs in een klasse lager (niet-stedelijk) bijzonder slecht doet?

Antwoord:

Ja. Het college wil hieraan toevoegen dat a) Noordoostpolder een gemeente is met een groot aantal inwoners en werknemers in het landelijk gebied en b) dat veel gebruikers van het busstation momenteel per fiets naar het busstation komen. Zij hebben een praktische oplossing gekozen voor het feit dat ze niet op loopafstand wonen. Het is logisch dat veel inwoners en werknemers langs buitenwegen zich te ver van een OV-halte bevinden. Het is weinig kostenefficiënt om langs alle buitenwegen OV aan te bieden om hoger te scoren op dit aspect.

11. Realiseert u zich dat deze score gehaald wordt met het busstation op de huidige locatie?

Antwoord:

Ja.

12. Wat is uw overweging om verbetering van deze score niet mee te nemen in het onderzoek naar verplaatsing van het busstation?

Antwoord:

Dit is niet juist. In het onderzoek is gekeken naar het effect op de voor- en natransportafstand en de reizigersaantallen (paragraaf 7.3 en 7.4 in de rapportage).

13. Wat is de betekenis van de wens dat een maximaal aantal inwoners woonachtig moet zijn op loop- en fietsafstand van het busstation tegen de achtergrond van de score van Noordoostpolder?

Antwoord:

Een kortere loop- of fietsafstand leidt volgens de literatuur tot meer reizigers (zie paragraaf 7.3 en 7.4 in de rapportage) en dus tot hogere baten.

Randvoorwaarden alternatieve locaties. Eén van de wensen volgens het rapport is dat het busstation bij voorkeur centraal gelegen moet zijn t.o.v. voorzieningen in het centrum.

14. Is het college het met D66 eens dat het busstation geen stads- maar een streekbusstation is?

Antwoord:

De buslijnen van en naar Emmeloord zijn formeel streekbussen, maar het busstation heeft een functie voor de hele 'stad'. Ook is er een beperkt aantal reizigers dat alleen binnen Emmeloord reist.

15. Wat is de betekenis van de wens van centrale ligging?

Antwoord:

Een centrale ligging betekent zowel dichtbij de herkomsten als dichtbij de bestemmingen. Dat maakt het OV aantrekkelijk voor zowel de 'vertrekkende' inwoners als voor de 'aankomende' werknemers, scholieren en bezoekers van die bestemmingen.

16. Is reizigersonderzoek verricht naar wensen en daadwerkelijk gedrag om deze centrale ligging van een streekbusstation te rechtvaardigen?

Antwoord:

Nee. Wel is gebruik gemaakt van de vakliteratuur, dat gebaseerd is op onderzoek onder reizigers. Hieruit blijkt dat er een relatie is tussen loop- en fietsafstand en de mate van ov-gebruik.

Randvoorwaarden alternatieve locaties. Eén van de wensen volgens het rapport is dat het busstation gelegen moet zijn langs bestaande busroutes.

17. Wat is uw overweging om te denken in bestaande busroutes?

Antwoord:

Ter verduidelijking: Er is wel degelijk gekeken naar locaties langs andere routes (zoals bijv. de Paardenmarkt – zie bijlage D). Een ligging langs een bestaande busroute was immers een wens en geen eis. De huidige busroutes blijken echter de meest optimale routes voor de bediening van de kern te zijn. Routes verleggen betekent vaak een slechtere bediening van de stad omdat doorgaande busreizigers langer onderweg zijn, aansluitingen krappere worden en bussen meer dienstregelingsuren moeten maken.

18. Heeft u overwogen om eventuele gewenste andere routes bij implementatie van OV-innovaties uit te zoeken en mee te nemen in dit onderzoek?

Antwoord:

Nee. Voor een aantal van de afgevalen locaties (bijlage D) geldt dat deze niet langs een bestaande busroute liggen. Die zijn wel beoordeeld, maar voortijdig afgevalen om de redenen zoals aangegeven in bijlage D en bij vraag 17.

Mogelijke locaties.

19. Impliciet is het uitgangspunt leesbaar dat iedere buslijn naar en van De Deel moet rijden. Wat is de basis voor dit uitgangspunt?

Antwoord:

Dit is onjuist. Het uitgangspunt is dat de kostentoeename en het reizigersverlies geminimaliseerd worden. Alleen daarmee zijn de concessiehouder en –verlener te overtuigen.

Beoordelingsaspecten. Kwalitatieve beoordeling huidige en alternatieve locaties.

20. Wat is uw overweging om bij deze beoordeling niet de implementatie van bus- en Ovinnovaties mee te nemen?

Antwoord:

Zie antwoord 3. OV-innovaties hebben geen invloed op het aantal bussen in de ochtendpits, die maatgevend is voor de omvang en locatie van een busstation. Verder zullen ook bij OV-innovaties dienstregelingsuren geproduceerd moeten worden. Een verplaatsing van het busstation zal ook bij OV-innovaties een toe- of afname van het aantal dienstregelingsuren tot gevolg hebben. Omdat niet bekend is hoe de innovaties vorm zullen krijgen is zekerheidshalve uitgegaan van de huidige concessie die nog zo'n 7 jaar van kracht is.

21. Is ten behoeve van de beoordeling van de ruimte voor voor- en natransportvoorzieningen onderzoek gedaan naar het aantal reizigers dat hun auto bij het busstation parkeert?

Antwoord:

Er is vooral gekeken naar parkeerfaciliteiten voor halen en brengen. Daarnaast is gekeken naar de groep reizigers die de auto parkeert om vervolgens met het openbaar vervoer verder te gaan; de ruimtebehoefte van deze groep betreft hooguit 5-10 auto's.

Hoeveel parkeerplaatsen zijn daarvoor nodig?

Antwoord:

Zie antwoord 21.

Beoordelingsaspecten. Kwantitatieve beoordeling huidige en alternatieve locaties.

22. Is voor de beoordeling van de effecten op het aantal dienstregelings- en exploitatieuren en op de exploitatiekosten de vervoerder gekend?

Antwoord:

Nee. op de jarenlange expertise van Inno-V. Inno-V is bij vele concessieaanbestedingen en studies naar het openen, opwaarderen of verplaatsen van vervoerknooppunten betrokken (geweest).

23. Wat is uw overweging om het effect op de centrale ligging t.o.v. de inwoners op te nemen?

Antwoord:

Uit literatuur blijkt dat het ov-gebruik afneemt naarmate men verder van een halte woont. Ook het moeten overstappen is een drempel.

24. Wat zegt de nabijheid van inwoners?

Antwoord:

Zie antwoord 23.

25. Het lijkt erop dat u een samenhang ziet tussen locatie, aantal reizigers en centrale ligging. Is dat correct? Kunt u een toelichting op die samenhang geven?

Antwoord:

Dat is juist. Zie antwoorden 13, 15, 17, 19, 23

26. Is bekend wat het gebruik is van een streekbuslijn om naar het centrum van Emmeloord of binnen de polder te reizen? Hoeveel reizigers gaan een, twee, drie haltes mee binnen de polder?

Antwoord:

Ja, dat is bekend. Er zijn weinig reizigers die enkele haltes meereizen.

27. Het effect op het aantal reizigers is een beoordelingsaspect. Wat is de waarde van deze beoordeling? Gaat het om het busstation of om het vervoer per bus?

Antwoord:

Het gaat om het effect van een eventuele verplaatsing van het busstation op het aantal busreizigers. Meer of minder reizigers, betekent meer of minder baten.

28. Wat verwarrend is dat de kwalitatieve en de kwantitatieve beoordeling door elkaar in de grafieken zijn opgenomen. Wat is de reden dat u voor deze presentatie heeft gekozen?

Antwoord:

Dit is niet juist. Er is een onderscheid gemaakt tussen de kwalitatieve beoordeling (hoofdstuk 6) en de kwantitatieve beoordeling (hoofdstuk 7). De grafiek bij paragraaf 7.3 lijkt kwalitatief van aard, maar deze is gebruikt om in paragraaf 7.4 het effect op het aantal reizigers en daarmee op de reizigersopbrengsten te bepalen.

29. De grafieken laten de scores zien. Wilt u de achterliggende berekeningen naar de raad sturen?

Antwoord:

Wij zijn van mening dat de beantwoording van deze 29 vragen, in combinatie met het reeds toegestuurde rapport, voldoende zijn.

Datum beantwoording vragen:	9 mei 2017
Contactpersoon:	Hans Cnossen
E-mail adres:	j.cnossen@noordoostpolder.nl
Tel:	0527 63 3557