consumentenplatform openbaar vervoer

Groningen en Drenthe

Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Groningen
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Datum	10 oktober 2016
Ons kenmerk	CPGRDR 161010
Onderwerp	Advies Doorstroming Openbaar Vervoer in de stad Groningen.

Geacht College,

Op 16 juni j.l. zonden wij u in afschrift ons Advies dienstregeling 2017 aan het DB-OV-Bureau Groningen Drenthe. Hierin adviseren wij over de jaarlijks vast te stellen busdienstregeling in een algemeen perspectief. Wij stonden in dat Advies ook uitgebreid stil bij onze waardering en zorgen voor OV-ontwikkelingen in de Stad. Daarover willen wij graag met u in gesprek raken en daarom brengen we stadse zaken middels deze brief apart onder uw aandacht.
Het volledige Advies Dienstregeling 2017 voegen we als bijlage toe, en ook daarop zouden we graag alsnog uw reactie willen krijgen.

'Zorgen' voor, en over openbaar vervoer:
In ons advies hebben we naast goede projecten ook grote zorgen genoemd, zorgen die verder reiken dan de dienstregeling van volgend jaar.
U kent onze bezwaren tegen de afsluiting van een groot deel van het stadscentrum en wijken ten noorden ervan, voor het openbaar vervoer en onze vrees dat dat negatieve gevolgen zal hebben voor het ov-systeem in de stad en omgeving. Wij zullen daar nu niet uitgebreid op ingaan, maar vertrouwen vooralsnog op de gedane toezeggingen aangaande doorstroming en kosten voor reizigers en ov-bureau.
We proeven echter een tendens om de waarde van het ov te ontkennen ten gunste van auto en fiets ook buiten de binnenstad. We hopen ongelijk te hebben, maar vrezen dat het college onvoldoende beseft hoe essentieel maatregelen in de stad voor het hele ov-systeem zijn en de betekenis die het ov zowel economisch- sociaal en ecologisch heeft.

Immers, een goed ov-systeem….
- gaat congestie op de hoofdwegen tegen, verbindt plekken van economische activiteit ook voor mensen die tijdelijk of ter plaatse niet over een auto beschikken en draagt bij aan een goed bereikbaarheidsimago;
- maakt onderwijsvoorzieningen voor iedereen bereikbaar, ook voor mensen van buiten de stad;
- biedt mensen -die om wat voor reden ook- geen auto of fiets gebruiken, de kans sociaal gelijkwaardig mee te draaien;
- pakt positief uit op de sociale samenhang omdat minder mensen in een sociaal isolement belanden;
- levert een essentiële bijdrage aan het CO2-neutraal maken van de stad en omgeving;
- beperkt de druk op de parkeerruimte en het verstenen van de bodem in de stad enz….

In ons Advies van juni noemde we al enkele van onze zorgen over belemmeringen van het ov en ontnemen van perspectief op groei er van. We lopen de ons ter ore gekomen voorbeelden bij langs:

De fietsoversteek Eikenlaan:
Naar verluid wil de gemeente fietsers voorrang geven bij het oversteken van de Eikenlaan. Hoe sympathiek ook de gedachte (wij houden ook erg veel van fietsen), het omdraaien van de voorrang is op deze hoofdas van OV naar Zernike, funest voor de doorstroming en leidt tot lagere kwaliteit en hogere exploitatiekosten. Wij adviseren fiets en bus te laten kruisen op een met VRI en VETAG uitgerust punt, danwel voor fietsers een ongelijkvloerse kruising te maken.

Het Oosterhamriktracé:
In 1986 met veel gemeenschapsgeld speciaal aangelegd om de relatief ver van het centrum gelegen nieuwe stadwijken Beijum en Lewenborg een hoogwaardige OV-ontsluiting te geven, -later aangevuld met een ongelijkvloerse kruising van de ring Oost en vrije busbanen via Kardinge- onderzoekt u nu verkeersvarianten die dit tracé -deels- willen openstellen voor autoverkeer. We noemen u twee principiële bezwaren:

- Nu heeft het openbaar vervoer op de route Kardinge - UMCG – Centrum – Hoofdstation een uniek snelheidsvoordeel t.o.v. de particuliere auto, waarvoor bij Kardinge een P+R-voorziening met een hoogfrekwente busverbinding is gerealiseerd. Ons inziens liggen hier kansen om de P+R-functie te versterken door er een 'voorportaal' van het UMCG en aanpalende bedrijven van te maken, en ook de halte UMCG-noord daarbij aan te laten sluiten. Een parallelle autoverbinding is daarbij niet wenselijk.
- Het toelaten van autoverkeer op de vrije busbaan heeft een negatief effect op de doorstroming van de bussen door wachttijden bij VRI's, de capaciteit gaat omlaag door forse aantallen auto's in de spits, en de veiligheid gaat achteruit door kans op aanrijdingen tussen auto's en bussen of tussen auto's onderling.
  Niet doen dus is ons advies: Gun het HOV op deze route haar voorkeurspositie op een volledig vrije baan.

Korreweg wordt 'fietsstraat'?
De Korreweg is momenteel ook een belangrijke 'busstraat' en als onze informatie klopt dat u overweegt de Korreweg anders in te richten ten gunste van fietsverkeer, dan hopen wij zeer dat er een oplossing te vinden is die tegelijkertijd ook het openbaar vervoer ten goede zal komen (b.v. door beperking van het autogebruik in de straat?). Wij denken graag met u mee bij dit soort verkeersruimtelijke puzzles.

Coendersborg en Helpman-oost:
Recent heeft u in Coendersborg en Helpman diverse straten versmald en kruisingen verkleind, ook straten en punten die belangrijk zijn voor stadslijn 8, die naast wijkontsluiting, ook een vlotte dwarsverbinding zou kunnen zijn tussen de 'dynamo's' Europapark, A28, Martiniziekenhuis en binnenkort P+R Hoogkerk.
De doorstroming was hier al niet goed (met geparkeerde auto's bij de diverse scholen) maar is nu helemaal onbetrouwbaar geworden. Bij de herinrichting sneuvelde helaas ook de halte bij de kruising met de Verlengde Hereweg, waar reizigers uit Noord-Drenthe en Haren konden overstappen richting MZ. Wij vrezen dat lijn 8 op deze manier geen lang leven -in deze wijk- meer beschoren zal zijn. Wij adviseren u met het OVB een vlottere route in te richten, die de ontsluitende wijkfunctie en de verbinding door de zuidelijke wijken kan combineren, en daarmee

routes via het drukke Hoofdstation kan aanvullen en ontlasten (net zoals er voor het autoverkeer ringwegen buiten het centrum om zijn aangelegd!).

De van Ketwich Verschuurbrug:
Een andere bottleneck in de route van lijn 8 is de verkeersdrukte bij de tunnel onder de A28.
Dit punt is -potentiëel- een interessante overstaplocatie voor QLiner-reizigers vanuit noord-Drenthe richting MZ - Hoogkerk of Europapark. De verkeersdrukte maakt het overstappen hier echter onbetrouwbaar en onveilig. Wij hebben u al eerder gevraagd om alle creativiteit aan te wenden om van dit punt een hoogwaardig OV-knooppunt te maken.
Wie schetst onze verbazing en teleurstelling toen wij vernamen dat het OVB de problematiek letterlijk uit de weg wil gaan door lijn 2 (straks 9) volledig en lijn 8 gedeeltelijk om te leiden via de van Iddekingebrug en het Overwinningsplein. Als -zeer- tijdelijke maatregel, in het zicht van een betere oplossing, zouden we daar nog enig begrip voor kunnen opbrengen, maar wij hebben helaas nog weinig gehoord over de upgrading van dit punt tot een volwaardig OV knooppunt 'Groningen-zuid/A28."
Wij adviseren u om de planvorming en realisatie hiervan 'mee te nemen' in de Aanpak Ring Zuid en zien uw voorstellen met groot ongeduld tegemoet…

De afsluiting van het Aa-kerkhof voor openbaar vervoer:
Op de info-avond in Het Kasteel zagen we kortgeleden de uitwerking van uw ideeën voor de busroutes aan de westkant van het centrum. We hebben u eerder dringend aangeraden af te zien van dit plan, ivm de sterk negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer, dus het zal u niet verbazen, wanneer wij na het zien van de uitwerking nog grote twijfel hebben of u er in zult slagen de reistijd via de omleidingsroutes gelijk te houden. In ieder geval zal het aantal extra bochten en VRI's de route absoluut niet comfortabeler maken, en zal omwille van de rijtijd, onderweg niet gehalteerd kunnen worden aan de Eeldersingel.
De enorme verkeersdrukte sinds de komst van de Primark, heeft onze zorg nog vergroot.

Reconstructie Diepenring:
Wij begrijpen dat u vergevorderde plannen heeft om de Diepenring te reconstrueren, in de stijl van de Noorderhaven. De stedebouwkundige waarde van zo'n upgrade is ons duidelijk, maar als toekomstig alternatief in uw binnenstadsvisie voor hoogwaardig(..) openbaar vervoer na het opheffen van de haltes Grote Markt, is ons juist veel *on*duidelijk. Het profiel van de Noorderhaven, zou, toegepast op Schuitendiep en Turfsingel, ontoereikend zijn voor de doorstroming en haltering van alle openbaar vervoer (dat nodig is in een stad van straks 250000 inwoners of meer). Het is logisch dat de gemeente de reparatie van de riolering wil aangrijpen om ook het wegdek te vernieuwen, maar we vragen ons af hoe daarbij rekening wordt gehouden met de ruimte die voor prettig wandelende en wachtende reizigers, en voor veilig halterende en vlot passerende bussen later nodig zal zijn - zonder dat conflicten met het fietsverkeer kunnen optreden….

Afrondend:
Wij hopen zeer dat u onze adviezen op bovengenoemde punten ter harte neemt, en -naast ook al genoemde prima HOV-projecten elders, de attractiviteit van openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van deze -groter wordende- stad, zult uitwerken in echt functionele ruimtelijke ontwerpen, en in een veel verder reikende HOV-visie op (of 'onder..') de binnenstad. Die wens geldt ook andere infrastructurele werken in de stad, die hier niet zijn genoemd.

Wij willen vanuit onze specifieke OV-ervaring graag meedenken en nodigen u daarom uit met ons in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,
de OV-Consumentenplatforms Groningen en Drenthe,

R.D. Rijploeg (voorzitter CP Groningen)



W. Dirks (voorzitter CP Drenthe)



In Afschrift aan:
De Raad van de Gemeente Groningen
Gedeputeerde Staten van Groningen
Dagelijks Bestuur OV-Bureau Groningen Drenthe
Directie QBuzz Groningen Drenthe

Bijlage:
CP-Advies Dienstregeling 2017 aan het DB OVB d.d. 14 juni 2016