Verslag

Groningen - 3 december 2018

van het OV-CP Groningen op 6 november 2018 om 17:00 uur in het Provinciehuis Groningen

*Aanwezig namens reizigers(-organisaties):*

| | |
|---|---|
| Fietsersbond | dhr. Leo Heijne |
| Groninger Studentenbond | dhrn. Nico Wessels en Thomas Reindersma |
| Individuele reizigers | dhrn. Camille Kreemers en Pim Diekstra(aftredend) en Nigel Onwuachu(kandidaat-lid) |
| OOG-Vereniging | dhrn. Hubert de Vos en Hans Froon |
| Vereniging ROVER | dhr. Menno Visser |
| Secretaris CP | dhr. Frank Aakster |
| Vice-voorzitter CP | dhr. Hans van der Veen |
| Voorzitter CP | dhr. Sjak Rijploeg en Vive |

*Aanwezig namens instanties*:

| | |
|---|---|
| Arriva-Trein | mvr. Yvonne Dubben |
| Gemeente Groningen | dhrn. Menno Oedekerk en Herman Lubbers |
| OV-Bureau GD | dhrn. Wilko Mol en Jorn van der Scheer |
| Provincie Groningen | dhrn. Herman Sinnema en Andre Buikhuizen |
| Qbuzz | dhrn. Michel van der Mark en JanPaul Corts |

*Afwezig / afgemeld:*

| | |
|---|---|
| ANWB | dhr. Eric Neef |
| Individuele reizigers | dhr. Edzard Dijkman(kandidaat-lid) |
| OV-Bureau GD | dhr. Hans Werner |
| Qbuzz | dhr. Walter Bakker |
| Vereniging Kleine Dorpen Gron. | dhr. Rudi Slager |
| Zorgbelang Groningen | mvr. Arnolda Messchendorp |

---

1. Opening door voorzitter dhr. van der Veen. Dhr. Neef is verhinderd.

2. Mededelingen en actualiteiten:
   - Dhr. van der Veen heet dhr. Nigel Onwuachu welkom als kandidaat-lid. Dhr. Dijkman, eveneens kandidaat-lid is niet aanwezig. De voorzitters en secretaris hebben met beiden een apart kennismakingsgesprek gevoerd. Beiden beschikken over veel belangstelling voor en ervaring met OV en zullen nader aangeven of zij als ‘individueel reiziger’ willen toetreden. Dhr. Onwuachu en alle leden stellen zich voor.
   - Het CP neemt afscheid van dhrn. Creemers en Diekstra. Dhr. Diekstra deelt mee per 1 november in dienst te zijn getreden als vervoerkundige bij Qbuzz en dat hij daarom zijn CP-lidmaatschap beëindigt. Dhr. Creemers vertelt te zijn getrouwd en binnenkort te gaan emigreren naar Mexico. Voorzitter en vice-voorzitter spreken hun grote erkentelijkheid uit jegens beiden voor hun jarenlange deskundige inzet voor het CP, vooral door hun verbeterpunten m.b.t. de dienstregelingen, wensen beiden heel veel succes en overhandigen een ‘enveloppe met inhoud’ namens het CP-Groningen en een bericht van dank ook namens het CP-Drenthe en de wg dienstregeling..

3. Spoorzaken:
   - Dhr.Buikhuizen vertelt het CP dat de Provincies Groningen en Friesland nu samen onderzoeken hoe de treinen $CO_2$-arm gemaakt kunnen worden. Kansrijk is de batterijtrein, met kort bijladen op stations, - net als de Qlink-bussen- door de snelle verbetering van batterij-techniek, mogelijk half zo duur als de waterstof($H_2$)-aandrijving. De proef daarmee gaat ook door, tussen Groningen en Leeuwarden, in 2019, waarbij wordt samengewerkt met Niedersachsen. De voor- en nadelen van beide technieken worden vergeleken, i.s.m. ProRail en het Rijk, i.v.m. medefinanciering van eventueel partiële elektrificatie van het spoor. Waar oude bovenleiding aan vervanging toe is, hebben ook andere provincies interesse. In de nieuwe concessieperiode worden dan verdere stappen gezet.
     Dhr. Buikhuizen bevestigt dhr. Visser dat autonome (PC-gestuurde) treinen fors zuiniger en nauwkeuriger kunnen rijden, waardoor de baanvakcapaciteit toeneemt tot 1 trein per 90 seconden. In de nieuwe concessie is opgenomen dat in de treinen ruimte moet zijn om het ERTMS-systeem hier in te kunnen bouwen. De machinist zal blijven om alle systemen te overwaken.
     Provincie en Arriva willen de vervanging van de beveiliging voor 2025 aangrijpen om met ERTMS-fase3 proef te gaan draaien. Ook het Rijk is hierin geïnteresseerd. In het Nationaal Programma Groningen is afgesproken dat in 2019 hiervoor een plan van aanpak wordt opgesteld.
     Dhr. Buikhuizen antwoordt dhr. Froon dat bij toepassing van de Stadler-batterijtrein tussen Groningen en Leeuwarden nog meer dan 40km bovenleiding moet worden aangelegd, terwijl er al veel sterkere batterijen ontwikkeld worden, die minder bovenleiding nodig hebben, maar de trein wel zwaarder maken, met risico's van dien mbt typegoedkeuring en draagkracht van de spoorbaan etc.
     Dhr. Visser wijst er daarom op dat $H_2$-treinen minder zware accu's nodig hebben.
     Dhr. Buikhuizen rekent op zeker 10 jaar voor de verduurzamingsoperatie, en als de nieuwe technieken tegenvallen kan het zijn dat dan daarna alsnog partiële elektrificatie nodig is om de klimaatdoelen te halen. Het spoor is Rijksinfrastructuur.
     Dhr Buikhuizen geeft aan dat wanneer zij hun spoor hadden voorzien van bovenleiding dat we nu allang elektrisch hadden gereden. Dhr. Buikhuizen antwoordt dhr. Rijploeg dat binnen Spoorzone voldoende ruimte wordt opgenomen om op een later moment eventuele bovenleiding(portalen) te kunnen aanleggen.
   - De nachtelijke proef met een 160kmh-snelle nonstop-rit past volgens dhr. Buikhuizen in de plannen om snellere treinen te ontwikkelen tussen het Noorden en de Randstad. NS-directeur van Boxtel ziet dit traject als voorbeeld voor andere relaties. De provincies Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Flevoland, Friesland, Noord-Holland en metropoolregio Amsterdam willen met NS en ProRail het concept verder uitwerken. Het is ook een Randstadbelang, maar ieder moet weer op (letterlijk) één lijn komen, na de commotie die in Drenthe is ontstaan over het 'overslaan' van Assen. Dhr. Buikhuizen antwoordt dhr. Aakster dat er -nog- geen geschikt materieel is om onder 1500Volt met 200kmh (proef) te rijden op de

Hanzelijn, en antwoordt dhr. Froon dat de tijdwinst van de tunnel bij Herfte vooralsnog moet worden ‘gesimuleerd’…

- Aansluiting lijn 10 op Hoofdstation-zuidzijde: Dhr.Buikhuizen laat een ontwerpschets zien van de stationsomgeving zuidzijde, met daarin een nieuwe busbaan in het midden van het Parkwegviaduct die in de zuidelijke oprit van het Emmaviaduct ‘verzinkt’ en daaronder uitmondt op de HOV-as Peizerweg, en zo direct aansluit op het nieuwe busstation zuidzijde. Dit is zeer gunstig voor de buslijnen uit het zuiden, met uitzondering van lijn 10, want vanaf de (laaggelegen) Parkbrug kan deze (hooggelegen) busbaan niet rechtstreeks worden bereikt.
  Dhr. Buikhuizen benadrukt dat de zgn ‘inprikker’ (in het Emmaviaduct-red.) per saldo de meest OV-vriendelijke is, van verschillende onderzochte modellen.
  Er is moet nog wel € 15 miljoen worden gevonden voor de uitvoering, waarbij concurrentie wordt ondervonden van de wens om de Ring West ongelijkvloers te maken en het gemeentelijke plan om het Oosterhamrik-bustracé te veranderen in een hoofd-auto-ontsluiting.
  Het CP wil weten waarom naast de -op zich prima- ‘inprikker’ de huidige busbaan parallel aan het Emmaviaduct tussen Zaanstraat en onderdoorgang bij het spoor, niet zou kunnen worden gehandhaafd voor lijn 10. Met slechts 4 bussen per uur per richting wordt deze weg veel lichter belast dan nu, zonder noemenswaardige overlast voor omwonenden. Het alternatief is dat lijn 10 moet omrijden langs het Hoornsediep via een nieuwe rotonde ter hoogte van de Maaslaan, dan wel een volledig nieuwe route moet zoeken via de HOV-as-west en het Stadspark, waardoor een deel van de Paterswoldseweg niet meer kan worden bediend. Is hier over nagedacht? Het CP bepleit dat de huidige route tussen Zaanstraat en het spoor onderlangs het Emmaviaduct blijvend kan worden gebruikt door lijn 10.
  Afspraak: De secretaris nodigt projectleider dhr. Gerd Boerema van de gemeente Groningen uit de plannen voor de stationsomgeving zuidzijde en het nieuwe busstation te komen toelichten (in het CP van 12 februari, red).
- Overleg Arriva-Trein met CP’s over de aanbesteding Sprinter Groningen-Zwolle:
  Dhr.Rijploeg rept van een ‘prettig en informeel gesprek’ over mogelijkheden en beperkingen, waarin Arriva vertrouwelijk haar zienswijze heeft gegeven.
  Voor de CP’s is ‘single-check-in-en-check-out’ (SCICO) een harde randvoorwaarde om reizigers gemak, ipv overlast te bieden. De landelijke CP’s en Rover spraken ook met adviesbureau Twijnstra&Gudde in Nijmegen ihkv de opdracht de Minister over de Sprinter-aanbesteding te adviseren. Ook hier is de stelling van de CP’s dat de “reizigers er op alle aspecten, niet op achteruit mogen gaan”.
  De CP’s vonden dat T&G de reizigersproblemen niet goed begreep en stuurden daarom een aparte brief naar T&G waarin het reizigersstandpunt beter is verwoord: Samenloop van verschillende vervoerders op één spoorlijn betekent voor reizigers op voorhand een verslechtering en er zijn tal van maatregelen en acties nodig om de nadelen te beperken, met SCICO als belangrijkste eis om ‘de eerste de beste trein te kunnen pakken’ om ‘heftige onrust onder reizigers(-organisaties) te voorkomen’ aldus dhr. Rijploeg. De CP’s hebben de samenvatting van het gesprek door T&G laten aanpassen. Dhr, Rijploeg stuurt het verslag van dit overleg naar de leden.

Mvr. Dubben antwoordt dhr. Creemers dat de samenloop op de lijnen in Zuid-Limburg in de praktijk goed verloopt omdat daarover goede afspraken zijn gemaakt tussen de vervoerders, waarbij SCICO echter nog wel een probleem oplevert. Bij stremmingen wordt vervangend busvervoer vanuit Arriva geregeld, ook voor NS. Dhr. Buikhuizen beklemtoont dat ook de provincie Groningen als eis stelt dat 'de reizigers erop vooruit moeten gaan' bij een eventuele aanbesteding van de Sprinters. Er zijn meer ideeën en nader onderzoek nodig. Het Rijk heeft toegezegd nog geen conclusies te verbinden aan het advies van T&G, maar als het wel tot aanbesteding leidt, dan wil de Provincie dit graag op korte termijn, ivm de start van de nieuwe Arriva-concessie.
Dhr. Buikhuizen en de secretaris plannen een 'Sprinter'-overleg.

- Advies-aanvraag dr 2019 DR- Arriva-Trein: Mvr. Dubben benadrukt dat het later inleggen van de laatste trein naar Veendam is gedaan op verzoek van het CP, en ook mogelijk bleek te zijn.
  De secretaris zal dit in een positief CP-advies aan Arriva vermelden.
- Overige spoorprojecten n.a.v. het memo van dhr. Sinnema: Het 'realisatiebesluit Wunderline' komt binnenkort in de Staten, en ook worden voor deze lijn en voor Stadskanaallijn exploitatieplannen opgesteld. Dhr. Rijploeg vraagt of de provincie de investeringen in de Wunderline en de lijn naar Stadskanaal kan vergelijken obv het aantal te verwachten reizigers: 'hoeveel wordt het OV er beter van? Dhr .Sinnema vraagt bij dhr. Buikhuizen na wat het 'OV-rendement' van beide spoorlijnen is.
- Op voorstel van dhr. de Vos zal Arriva een persbericht uitgeven mbt het afschaffen van de gratis begeleiderskaart. De OOG-vereniging zal dit persbericht intern verspreiden.
- Treinvervangend vervoer Arriva: Mvr. Dubben zegt dat Arriva het probleem onderkent. Er is veel gedaan aan communicatie en bewegwijzering, echter sommige stations zijn niet -goed- bereikbaar voor bussen, zoals bv Martenshoek, zodat de vertrekplaats van de bussen beter moet worden aangegeven op de stations, en chauffeurs -van tourbussen uit heel Nederland- beter moeten worden geïnstrueerd.
  Arriva stuurt het CP de antwoordbrief aan de klant, geeft prioriteit aan een betere dienstuitvoering bij geplande buitendienst-stellingen en bespreekt dit in het CP.
- Dhr. Visser attendeert op het voorstel van ROVER voor een spoorverbinding naar Zernike en zoekt adhesie in het CP. Dhr. van der Scheer noemt trams een alternatief. Mvr. Dubben suggereert de -spoor- verbinding naar Zernike op te nemen in het Toekomstbeeld-OV van Groningen.
  Afspraak: Dhr. Visser presenteert de ROVER-spoorvisie in het CP van 17 december en stemt dit af met de wg Spoor Friesland mbt de presentatie 'Noord-Link'

4. Tarieven 2019:
   - Treintarieven Arriva: Arriva ziet zich genoodzaakt de BTW-verhoging per 1 januari volledig door te berekenen in de tarieven. Dhr. Visser overweegt dat gefaseerde invoering leidt tot een jaarlijks tekort, en de vraag wie dat dan zou willen betalen. Dhr. Sinnema zegt dat de Provincie een besluit van Den Haag niet met regionaal geld wil 'verzachten'. Bij uitstel van de BTW-doorwerking gaan ook nog de SOV-

opbrengsten dalen. Mvr. Dubben legt uit dat de tarieven tussen regio's en met NS samenhangen in de zgn 'tarieventabel' waarin geen regionale BTW-verschillen kunnen zitten. Dhr. Heijne vindt het waanzin om een rijksmaatregel met regionaal geld te compenseren.

- Bustarieven GD: Dhr. Mol licht de drie varianten in de adviesaanvraag van het DB aan het CP toe. Het OVB is opbrengstverantwoordelijk, een 'BTW-korting' aan de reizigers leidt tot een kastekort bij het OVB. Gevraagd door het CP, zegt dhr. Mol daarom bij voorkeur de BTW-verhoging volledig door te berekenen.
  Dhr. van der Veen vat de principiële CP-bezwaren samen tegen een gefaseerde BTW-doorwerking: Ten 1e: De *BTW-verhoging door het Rijk* op de tarieven en ten 2e, de hieruit voortvloeiende inkomstendaling door reizigersverlies zouden *door het Rijk zelf* moeten worden gecompenseerd met *geld van buiten de OV-sector*. Ten 3e: Als nu tot een gefaseerde BTW-invoering wordt besloten regeren bestuurders 'over hun graf heen' en 'wordt de kluit belazerd'…Willen nieuwe politici na de verkiezingen het dan ontstane BTW-gat van het OV-bureau nog dichten? Of moet er dan alsnog op het OV in de regio worden bezuinigd? Het tekort uit eigen (regio-)zak betalen is hélemaal fout, 'een bonbon uit eigen doos', formuleert dhr. Rijploeg: 'niet in trappen', maar -nogmaals- door Provincies bezwaar maken in Den Haag bij Rijk en Kamer. Dhr. Mol wijst erop dat het DOVA tevoren bezwaar heeft aangetekend en heeft gewaarschuwd tegen de reizigersdaling, maar dat het Kabinet elke compensatie, anders dan via generieke belastingmaatregelen heeft afgewezen.
  <u>Afspraak: De secretaris schrijft formele tarief-adviezen aan Arriva-Trein en aan het DB-OV-bureau conform de discussie in het CP Groningen (en ook dat van Drenthe).</u>

5. Dienstregeling Bus:
   - Invoering GD-dienstregeling 2019 en publieksinformatie: Het OV-bureau was tevreden met de CP-adviezen. <u>Qbuzz zet de tabellen z.s.m. op de website</u>.
   - Advies mbt dr 2019 QLiner 315 van Arriva Touring: Het CP stemt in met het concept. <u>De secretaris stuurt het advies dr QL315 naar Arriva-Touring</u>.

6. OV-Stads-zaken: Voor de toelichting op de Binnenstadszaken is aanwezig dhr Herman Lubbers, projectleider.
   - "Bussen om de west" (BoW): Dhr. van der Veen beklemtoont dat het CP heeft gevraagd om 'de echte cijfers' omtrent BoW: reistijden vroeger en nu per lijn, vertragingen en de geplande en gerealiseerde routewijzigingen: Van enkele streek lijnen en lijn 8 is de route zelfs ingekort (niet via Zuiderdiep) om 'minder tijd te verliezen' waardoor het bereik van deze lijnen en de binnenstadbediening is verminderd, precies zoals het CP in 2015 had voorspeld, wat er zou gaan gebeuren: Niet alleen de haltes Aa-Kerkhof, maar ook de haltes Zuiderdiep worden niet, of minder bediend, en dat is door de gemeente(-Raad) nooit erkend. Het CP heeft ook gevraagd om de meerkosten en minder-opbrengsten van BoW, maar die hebben we nog niet gekregen. Ook het aantal reizigers van het City-pendelbusje missen we nog. Hoe en wanneer krijgt het CP alle antwoorden?

Dhr. Mol antwoordt dat hij op weg naar het centrum toevallig een vol Citybusje zag, maar dat veel ritten leeg of matig bezet zijn. De cijfers die het CP wil zien zijn moeilijk te leveren: De Eeldersingel is drukker dan verwacht, De Ring Zuid is nog niet klaar, de rijtijden worden anders verdeeld door een systeemwijziging, de route van qlink 15 via de Westerhaven heeft veel effect op het reisgedrag en busgebruik gehad, het reisgedrag verdeeld per lijn en per binnenstadshalte is niet voor- en na gemeten, het OV-bureau heeft geen 1-duidig DRU-tarief voor de betrokken buslijnen, dus of het rijtijdverschil significant te wijten is aan BoW kan niet worden vastgesteld, kortom, het OV-bureau kan de gemeente Groningen geen jaarlijkse rekening sturen van te vergoeden, onomstotelijk aan BoW-toe te rekenen meerkosten en minder-inkomsten. Het CP is verbijsterd over dit antwoord, want het OV-bureau, in de persoon van directeur dhr. van Selm, heeft telkens tegen het CP gezegd dat met de gemeente is afgesproken dat de gemeente de meerkosten en minder-opbrengsten ten gevolge van BoW en BoO aan het OV-bureau zal vergoeden. En nu zegt het OV-bureau dat ze de berekeningen niet kunnen maken? Dhr. Rijploeg zegt dat deze zaken toch bekend konden zijn... Hoeveel reizigers zijn er nu -minder? De groei op BoW blijft achter bij die op andere lijnen, het OVB-bureau heeft de compensatiegelden nodig om de OV-kwaliteit -elders- op peil te houden en te verbeteren: dwing de gemeente tot realiteit: het OV- is verslechterd! Dhr. van der Veen herinnert aan de talrijke waarschuwingen en voorspellingen van het CP vanaf 2015, er zijn toezeggingen gedaan in de Raad mbt het tegengaan van verslechteringen, veel reizigers zijn benadeeld en velen hebben ’t ov de rug toegekeerd, ‘anders mobielen’ zijn met een ineffectief pendelbusje afgescheept, en het CP vraagt nu om de eerlijke echte cijfers van de effecten. En we vragen het bij deze nògmaals!
Dhr. Oedekerk stelt dat ook een route via het Aa-kerkhof langzamer zou zijn geworden, als je daar de huidige rijtijden via Eeldersingel mee vergelijkt…..
Daarmee is het dhr. Rijploeg het niet eens: ‘Je moet vergelijken met de oude situatie, en echte hoogwaardige OV-oplossingen bedenken voor een vlotte bediening van het centrum’. Dhr. Oedekerk zegt dat dit kan worden meegenomen in de Toekomstvisie OV, maar ook dan zal de keuze voor de Binnenstad soms zwaarder wegen dan de keuze voor OV…. Dhr. Rijploeg hekelt het argument van de gemeente dat het centrum zó vol is geworden dat het OV er wel uit móest, maar dat ‘LetsGro’ aan de mensen vraagt ‘wat er met de vrijgekomen ruimte moet gebeuren’ ipv dat de gemeente een HOV-route door het centrum maakt en zo de $CO_2$-uitstoot in het verkeer terugdringt… Dhr van der Veen mist compensatie, het CP heeft cijfers gevraagd, laat een $CO_2$-toets los op de maatregelen, straks komt de auto tot vlak bij de Grote Markt, en OV-reizigers tot bij de Schouwburg, dat zet kwaad bloed, je dupeert OV-reizigers, de Oosterhamrikbusbaan wordt een autoroute….
Dhr. Mol zegt toe dat het OV-bureau er nader naar zal kijken en later met meer gegevens probeert te komen. Het gaat dhr. Rijploeg om meer en beter OV. Dhr. Visser stelt voor een pittige brief over het uitblijven van cijfers naar de Raad te sturen en het geld van de pendelbus een zinniger OV-bestemming te geven.
Het CP bespreekt dit in het intern deel.

- “Bussen over oost” (BoO): Dhr. Lubbers stelt zich voor als projectleider -eerst BoW en nu BoO- en geeft een presentatie over de plannen en meldt een enorme toename van het gebruik van het pendelbusje. Dhr. Visser waarschuwt dat het omzetten naar een ‘oproepsysteem’ voor het pendelbusje gedoemd is te mislukken. De oproep- en wachttijden staan op de korte afstand in het centrum niet in verhouding tot de reistijd naar Westerhaven of Zuiderdiep.
  De busrijtijden van nu moeten worden vergeleken met die in 2025, als ‘de rust in de stad’ is weergekeerd, dan valt het wel mee, de gemeente weet dat de reistijden in de komende jaren eerst langer worden, aldus dhr. Lubbers.
  Dhr Rijploeg bekritiseert dat de reizigers intussen de rekening maar moeten accepteren? Dhr. van der Veen ziet in 2025 andere raadsleden andere prioriteiten stellen, BoO is zo een ‘wissel op de toekomst’.
  Dhr. Lubbers laat de presentatie zien: ‘de stad loopt vast in 2025’, de bussen moeten plaats maken voor voetgangers en fietsers, in juni heeft de Raad een Omgevingsplan vastgesteld voor BoO. De Diepenring moet aan weerszijden voor de bussen worden aangepast met een ‘groene golf’ voor bussen en een nieuwe Kattenbrug. Bussen op de route Kattendiep – Diepenring – UMCG-noord krijgen voorrang. Bussen vanaf het Damsterdiep gaan ook over de Kattenbrug richting Zuiderdiep. De afwikkeling rond de Kattenbrug wordt iom Qbuzz en OV-bureau getest. De 21m-Qlink-bus is maatgevend.
  De inpassing van haltes nabij de St-Jansbrug is complex, ivm de parkeergarage en laad/losplaats van het Provinciehuis en de grote scholierenstromen en de bevoorrading van de Schouwburg aan de oostzijde. De parkeergarage Forum zal tot een grote toename van het aantal auto’s op de Diepenring leiden, de fietsers moeten er veilig langs kunnen en de voetgangers naar de Schouwburghalte moeten de bussen aan de centrumzijde veilig kunnen kruisen en het OV-bureau eist dat rijdende en halterende bussen elkaar moeten kunnen passeren om bus-opstoppingen te voorkomen, en voldoende ruimte voor wachtende en in- en uitstappende reizigers bij de haltes zelf.
  Dhr. Visser vraagt met hoeveel auto op de Diepenring is gerekend: Dhr. Lubbers zegt met geopende Forumgarage en 3000 extra bij de St-Jansbrug. Dhr. van der Veen vraagt of er extra verkeer op de Diepenring wordt aangetrokken als er auto’s op het Oosterhamriktracé worden toegelaten. Niet veel volgens dhr. Lubbers door een ‘knip’ bij UMCG-noord. Dhr. Rijploeg suggereert een autoknip in de Diepenring-noord en wijst op de aangenomen Raadsmotie dat de gemeente een Verkeers-circulatieplan moet maken voor de noord-oostelijke wijken en het Oosterhamriktracé. Fietsende scholieren worden achter het Kruithuis om geleid, maar in de tegenrichting smiddags, zullen veel scholieren tegen de busrichting in, naar de St-Jansbrug willen. Dhr. Visser stelt beperking van het verkeer dmv tarieven en vergunningen voor, dhr. Lubbers antwoordt dat er 100 parkeerplaatsen aan de Diepenring vervallen.

  De haltes aan weerszijden van de St-Jansbrug komen ver van de St-Jansstraat te liggen en raken ‘uit het zicht‘ van de reizigers op de Grote Markt. Dhr. van der Veen wil weten hoeveel meter extra de loopafstand wordt. De haltes zijn nu 20m van de

Grote Markt… Dhr. Lubbers zegt dat het bereikbaar houden van de Binnenstad niet alleen een OV-belang is… maar er kunnen bankjes worden geplaatst voor vermoeide reizigers, b.v. in de herinrichting van de St. Jansstraat. Het OV-bureau is ook bezorgd over de uitkomst.
De gemeente wil het ontwerp van de haltes ook nader met het CP bespreken. De secretaris maakt een afspraak iom dhr Lubbers. Dhr. van der Veen doet ook de suggestie het kanaal bij de St-Jansbrug te versmallen (zoals tussen Kattendiep en Steentilstraat) om zo meer ruimte voor bushaltes dichterbij de Grote Markt te scheppen en een soort 'stadsbalkon' voor voetgangers en fietsers te maken.
Dhr. Lubbers antwoordt dhr. Rijploeg dat de St-Jansstraat een smallere rijbaan krijgt, en wordt ingericht voor voetgangers en fietsers. De St-Jansbrug zelf wordt 'verblijfsgebied'.
Dhr. Onwuachu stelt voor bussen en auto's elk een andere kant van de Diepenring te geven: bussen aan de centrumzijde, auto's aan de buitenkant. Er is dan ook geen dure Kattenbrug nodig. Het CP vindt dit een interessant idee, dan kunnen haltes veiliger en compacter worden en kunnen bussen beter inhalen bij de haltes. Per saldo is er dan minder rijbaanbreedte nodig.
Bij de Maagdenbrug moeten de rijcurves van de bussen en de VRI-regeling met Qbuzz en OV-bureau nog nader worden uitgewerkt. Het ontwerp voor bushaltes op het Zuiderdiep is nog niet klaar, ze blijven liggen tussen Here- en Oosterstraat. Ook de verlichting wordt verfraaid en ook het Kattendiep zuidzijde wordt verblijfsgebied.

7. Het verslag van het CP-Groningen van 25 september wordt vastgesteld.

*Sluiting vergadering (18:55u)*

==========