

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 41 RvO Stadspartij en
CDA over busverkeer omgeving
Damsterdiep/Oostersingel

Steller Gerd Boerema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050-3678998 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 6183490
Datum 02-03-2017 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief geeft ons college een antwoord op de vragen van 26 januari jl. die de heren Sijbolts (Stadspartij) en Ubbens (CDA) hebben gesteld over het busverkeer in de omgeving van het Damsterdiep en de Oostersingel. De vragen van de betreffende raadsfracties treft u in de bijlage aan.

1. Kan het college uitleggen wat de precieze route van Q-link lijn 6 gaat worden, en gelet op voorgaande, welke problemen er op dit moment zijn?

In de dienstregeling die per 11 december 2016 is ingegaan, is de route voor Q-link lijn 6 opgenomen. De beoogde lijnvoering van deze buslijn start vanaf P+R Haren en rijdt via Emmaviaduct, Hoofdstation, Gedempte Zuiderdiep, Kattendiep, Damsterdiep, Oostersingel, Hanzeplein, Petrus Campersingel, Damsterdiep richting Ten Boer en vice versa. U bent daar per brief op 7 juli 2016 over geïnformeerd.

Op dit moment rijden de bussen nog niet via de Petrus Campersingel, Hanzeplein en Oostersingel richting het Hoofdstation, maar vanaf het Gedempte Zuiderdiep rechtstreeks via het Damsterdiep richting Ten Boer en v.v.. Reden hiervoor is dat de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Damsterdiep/Petrus Campersingel de bus nog niet optimaal kan bedienen. In combinatie met de gedeeltelijke stremming op de Oostersluis en het effect daarvan op de bussen, zou de dienstregeling te onbetrouwbaar worden. Uw raad heeft overigens op 30 november 2016 (via het raadsvoorstel vervolg/update maatregelenpakket HOV-visie) krediet voor de aanpassing van deze verkeersregelinstallatie beschikbaar gesteld.

2. Is het college het met de fracties van de Stadspartij en het CDA eens dat de nieuwe route van lijn 6 het verkeer op de Petrus Campersingel extra belast? Zo ja, welke oplossingen ziet het college? Zo nee, waarom niet?

Ja, het toevoegen van een nieuwe buslijn leidt tot een, beperkte, extra belasting van de Petrus Campersingel. Met aanpassingen aan de verkeersregelininstallatie op de kruispunten Petrus Campersingel-Dirk Huizingastraat en Petrus Campersingel-Damsterdiep kan deze extra verkeersbelasting worden opgevangen en zijn de gevolgen voor het overige verkeer acceptabel.

3. Kan het college aangeven of er naar alternatieven is gekeken voor deze lijn, zodat de Petrus Campersingel niet verder wordt belast? Bijvoorbeeld door een andere haltering van Q-link lijn 6?

Bij de totstandkoming van de dienstregeling 2017 is ook naar alternatieven gekeken. Het alternatief voor de ontlasting van de Petrus Campersingel was Q-link lijn 6 dezelfde route laten rijden als lijn 140 in de dienstregeling 2016 reed. Dat is de route zoals Q-link lijn 6 die nu tijdelijk rijdt. We zien echter dat busreizigers richting P+R Haren er nu voor kiezen om in lijn 5 te stappen (halte UMCG Noord, Oostersingel of Hanzeplein), waardoor er versterkingsritten op lijn 5 nodig zijn, terwijl Q-link lijn 6 op deze momenten wel de benodigde extra capaciteit biedt en niet optimaal wordt benut. Hierdoor kunnen we de conclusie trekken dat de loopafstand voor deze busreizigers van UMCG naar het Damsterdiep te groot is.

Om voorgaande redenen is besloten om Q-link lijn 6 de onder vraag 1 beschreven route te laten rijden.

4. Ziet het college mogelijkheden om de huidige route van Q-link lijn 6 (de oude route van lijn 140) te handhaven?

Nee, zie vraag 3.

5. Ziet het college mogelijkheden om voor Q-link lijn 6 te kiezen voor het gebruik van de huidige bushaltes 'Petrus Campersingel' (aan beide zijden van het Damsterdiep)

Nee, zie vraag 3.

6. Kan het college uitleggen wat er met de input van de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost is gedaan?

Ons college heeft van de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost geen reactie op de dienstregeling 2017 ontvangen. Wij kennen alleen de reactie die de bewonersorganisatie op 12 januari 2017 aan uw raad heeft gezonden.

De nieuwe lijn 6 rijdt heel frequent over de doorsteek voor het pand van Nijestee langs. Hierdoor stijgt het aantal bussen op dit punt op werkdagen van 137 naar 197. In 2014, bij de opening van de busbaan waren dat nog maar 84 bussen. Destijds is aan de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost gemeld dat deze route alleen kon functioneren bij een beperkt aantal bussen per dag. Straks zijn dat al 197 bussen i.p.v. de oorspronkelijke 84.

7. Kan het college aangeven waarom er toch veel meer bussen dit punt passeren terwijl eerst gezegd werd dat het maximum was bereikt?

Bij de opening van de busdoorsteek Damsterdiep maakten 85 bussen per dag hiervan gebruik. De dienstregeling 2017 (zonder lijn 6) voorziet in 138 bussen per dag. De veronderstelde groei naar 197 is overigens niet correct. Met toevoeging van lijn 6 groeit het aantal bussen op dit punt naar 162 bussen per dag.

Ten tijde van de planvorming busdoorsteek en de Oostersingel werd er ook nagedacht over de binnenstadsvisie. Prominent onderdeel van deze visie is het verplaatsen van de bussen van de Grote Markt naar een andere route. In dat kader is toen ook onderzocht of deze bussen via het Damsterdiep-Oostersingel, het busknooppunt UMCG Noord konden bereiken. Gelet op het aantal te verplaatsen bussen (meer dan 350 bussen extra per dag) is toen de conclusie getrokken dat de busdoorsteek daarvoor niet geschikt is. Mede om deze reden is besloten om deze bussen via de Diepenring te laten rijden. Ons college heeft overigens geen maximaal aantal bussen voor de doorsteek Damsterdiep vastgesteld. We zijn van mening dat de groei van het aantal bussen van 85 naar 162 per dag niet zorgt voor een onveilige situatie.

De bewoners die wonen aan het begin van de Oostersingel (van Damsterdiep tot Hanzeplein) zullen hier met de nieuwe routing veel meer hinder ondervinden dan waar in 2014 sprake van was. Bij hen rijden de bussen in twee richtingen langs de deur. Dat betekent op dit traject een toename van 394 bussen per werkdag. Dit is een toename naast het busverkeer van de overige lijnen. Nogmaals, de tellingen die destijds zijn uitgevoerd gingen uit van 84 bussen per werkdag voor het pand van Nijestee langs.

8. Is het college het met de Stadspartij, het CDA en de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost eens, dat gelet op voorgaande, het tijd wordt voor een nieuw geluidsonderzoek? Indien ja, op welke termijn kan dit worden uitgevoerd? Indien nee, waarom niet?

Ja, inmiddels hebben we reeds een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd.

In het geluidsonderzoek dat wij eerder hebben uitgevoerd naar aanleiding van de herinrichting Oostersingel hebben wij rekening gehouden met 189 bussen per dag. De dienstregeling 2014 voorzag in 170 bussen per dag. Bij de herinrichting van de Oostersingel was daarmee al (gedeeltelijk) geanticipeerd op de groei van het busverkeer. Bovendien is er stiller asfalt aangebracht.

De veronderstelde toename van 394 bussen per werkdag is overigens niet correct. Op dit moment rijden er 276 bussen per dag door de Oostersingel. Met de toevoeging van Q-link lijn 6 zal dit aantal groeien tot 323 bussen per dag.

Uit geluidsonderzoek naar de effecten van de extra bussen, ten opzichte van het 2014 onderzoek, op de woningen Oostersingel is naar voren gekomen dat er sprake is van een geluidstoename van 0,66 dB. Bij een geluidstoename van 1,5 dB of meer kan er sprake zijn van het nemen van geluidsreducerende maatregelen. Het laten rijden van de extra bussen op de Oostersingel geeft daartoe echter geen aanleiding.

Voor fietsers, die in groten getale de bussluis gebruiken om over te steken, wordt het nog verkeersonveiliger wanneer het busverkeer op dit tracé toeneemt. Ook al is het fietsers niet toegestaan hier over te steken, de praktijk is helaas een stuk weerbarstiger. Niet alleen het busverkeer neemt toe maar steeds meer auto's nemen deze route over de busbaan (vooral van zuid naar noord). Niet alleen fietsers, maar ook busjes, vrachtverkeer, taxi's en personenauto's hebben inmiddels ontdekt dat het geen echte, maar een "psychologische" bussluis betreft. Zij laten zich niet afschrikken door de minieme hobbel.

9. Kan het college aangeven waarom er destijds niet is gekozen voor een volwaardige bussluis en waarom er nu niet gehandhaafd wordt?

Hoewel de bussluis relatief laag is, zijn we van mening dat er weldegelijk sprake is van een volwaardige bussluis. Vanwege de beperkte rijhoogte van de nieuwe generatie bussen is het niet mogelijk om de bussluis te verhogen, omdat de bussen dan schade oplopen. De huidige bussluis is het maximaal haalbare. Handhaving is een zaak voor de politie.

10. Welke mogelijkheden ziet het college voor een volwaardig functionerende bussluis, die doet wat hij moet doen, zoals is toegezegd, voor het kantoor van Nijestee langs?

Zie antwoord op vraag 9.

11. Welke mogelijkheden ziet het college om het voor fietsers op dit punt veiliger te maken? Fietsers van zuid naar noord zouden bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van de busbaan. Dit geeft namelijk geen conflicten met tegemoetkomend verkeer.

Ons college heeft er in het verleden bewust voor gekozen om het fietsverkeer op deze plek niet te faciliteren, omdat we ter plaatse geen verkeersveilige oversteek kunnen realiseren. Vanwege de uitrit van de parkeergarage Damsterdiep is het niet mogelijk hier een veilig fietspad te realiseren. Een fietspad zou alleen tussen de busbaan en de inrit van de parkeergarage Damsterdiep kunnen liggen. Echter, auto's die de parkeergarage verlaten, hebben onvoldoende zicht op deze fietsers. Dit komt doordat de hellingbaan van de parkeergarage ongeveer eindigt op de plek waar het fietspad dan zou komen te liggen. Automobilisten hebben deze ruimte juist nodig om de bussen op te kunnen merken. Bovendien hebben fietsers ook bij de verkeerslichten Petrus Campersingel-Damsterdiep de mogelijkheid om over te steken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,



de secretaris,

Schriftelijke vragen ex Art 41 RvO

Aan: het College van B&W van Groningen

Betreft: Busverkeer omgeving Damsterdiep/Oostersingel

Groningen, 26 januari 2017

Geacht College,

Op 12 januari ontving de gemeenteraad een brief van de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost. Daarin uiten zij zorgen over de verkeersveiligheid en geluidsoverlast in de omgeving van het Damsterdiep en de Oostersingel. Zorgen die door de bewonersorganisatie al meerdere keren zijn geuit tijdens verschillende overleggen die zij met de gemeente hebben gevoerd. De fracties van de Stadspartij en het CDA hebben naar aanleiding van deze brief de volgende vragen aan het college.

Met de nieuwe dienstregeling van het OV-bureau vervangt Q-link lijn 6 lijn 140. In de dienstregeling van het OV- bureau werd afgelopen voorjaar wel aangekondigd dat lijn 6 via het UMCG zou gaan rijden. Toen was echter nog niet duidelijk welke route deze lijn zou gaan rijden.

Medio december 2016, na het ingaan van de nieuwe dienstregeling, is duidelijk geworden dat lijn 6, in de toekomst, voor het kantoor van Nijestee langs gaat rijden om vervolgens via het Hanzeplein en de Petrus Campersingel linksaf op het Damsterdiep zijn weg te vervolgen. Op dit moment rijdt lijn 6 nog rechtdoor over het Damsterdiep en slaat het de halte UMCG over. Volgens Qbuzz omdat de verkeerslichten nog niet zijn aangepast, volgens het Dagblad van het Noorden omdat de gemeente en het OV-bureau bezwaren hebben tegen het linksaf slaan naar het Damsterdiep.

Het lijkt er nu op dat zowel de gemeente als het OV-bureau deze route niet zien zitten.

1. Kan het college uitleggen wat de precieze route van lijn 6 gaat worden, en gelet op voorgaande, welke problemen er op dit moment zijn?
2. Is het college het met de fracties van de Stadspartij en het CDA eens dat de nieuwe route van lijn 6 het verkeer op de Petrus Campersingel extra belast? Zo ja, welke oplossingen ziet het college? Zo nee, waarom niet?
3. Kan het college aangeven of er naar alternatieven is gekeken voor deze lijn, zodat de Petrus Campersingel niet verder wordt belast? Bijvoorbeeld door een andere haltering van lijn 6?
4. Ziet het college mogelijkheden om de huidige route van lijn 6 (de oude route van lijn 140) te handhaven?
5. Ziet het college mogelijkheden om voor lijn 6 te kiezen voor het gebruik van de huidige bushaltes 'Petrus Campersingel' (aan beide zijden van het Damsterdiep)?
6. Kan het college uitleggen wat er met de input van de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost is gedaan?

De nieuwe lijn 6 rijdt heel frequent over de doorsteek voor het pand van Nijestee langs. Hierdoor stijgt het aantal bussen op dit punt op werkdagen van 137 naar 197. In 2014, bij de opening van de busbaan waren dat nog maar 84 bussen. Destijds is aan de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost gemeld dat deze route alleen kon functioneren bij een beperkt aantal bussen per dag. Straks zijn dat al 197 bussen i.p.v. de oorspronkelijke 84.

7. Kan het college aangeven waarom er toch veel meer bussen dit punt passeren terwijl eerst gezegd werd dat het maximum was bereikt?

De bewoners die wonen aan het begin van de Oostersingel (van Damsterdiep tot Hanzeplein) zullen hier met de nieuwe routing veel meer hinder ondervinden dan waar in 2014 sprake van was. Bij hen rijden de bussen in twee richtingen langs de deur. Dat betekent op dit traject een toename van 394 bussen per werkdag. Dit is een toename naast het busverkeer van de overige lijnen. Nogmaals, de tellingen die destijds zijn uitgevoerd gingen uit van 84 bussen per werkdag voor het pand van Nijestee langs.

8. Is het college het met de Stadspartij, het CDA en de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost eens, dat gelet op voorgaande, het tijd wordt voor een nieuw geluidsonderzoek? Indien ja, op welke termijn kan dit worden uitgevoerd? Indien nee, waarom niet?

Voor fietsers, die massaal de huidige bussluis gebruiken om over te steken, wordt het nog gevaarlijker als het busverkeer op dit tracé zo fors toeneemt. Ook al is het fietsers niet toegestaan de praktijk is een stuk weerbarstiger.

Niet alleen het busverkeer neemt toe maar steeds meer auto's nemen deze route over de busbaan (vooral van zuid naar noord). Niet alleen fietsers, maar ook busjes, vrachtverkeer, taxi's en personenauto's hebben inmiddels ontdekt dat het geen echte, maar een "psychologische" bussluis betreft. Zij laten zich niet afschrikken door de minieme hobbel.

9. Kan het college aangeven waarom er destijds niet is gekozen voor een volwaardige bussluis en waarom er nu niet gehandhaafd wordt?

10. Welke mogelijkheden ziet het college voor een volwaardig functionerende bussluis, die doet wat hij moet doen, zoals is toegezegd, voor het kantoor van Nijestee langs?

11. Welke mogelijkheden ziet het college om het voor fietsers op dit punt veiliger te maken? Fietsers van zuid naar noord zouden bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van de busbaan. Dit geeft namelijk geen conflicten met tegemoetkomend verkeer.

Namens de fracties van de Stadspartij en het CDA,

Amrut Sijbolts
Stadspartij

Herman Pieter Ubbens
CDA