Van: Bewonersorganisatie Binnenstad Oost (BoBo)
P/A Oudeweg 20
9711TL Groningen

Aan: De leden van de gemeenteraad van Groningen

Groningen, 1 december 2020

Betreft: Definitief Ontwerp Bussen over Oost (i.r.t. de concept mobiliteitsvisie)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Morgenavond bespreekt u het raadsvoorstel *'Herijking kredieten Binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad en Definitief Ontwerp Bussen over Oost (motie DIepenring voor alle Stadjers)*.'

Als BoBo-bestuur delen we de ambities voor een Diepenring voor alle Stadjers en zien we kansen om de verblijfs- en verkeersfunctie te verbeteren. Wat ons betreft is dit temeer van groot belang wanneer er zo'n duizend bussen per etmaal over een deel van de Diepenring zullen gaan rijden.

Op dit moment ervaren we een aantal problemen die we meldden bij de projectmanager en waarop we in deze brief verder in gaan.

Herinrichting Diepenring en vermindering verkeersveiligheid en leefbaarheid
Sinds de herinrichting van de Diepenring hebben wij helaas moeten constateren dat de leefbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid er drastisch op is achteruit gegaan, terwijl de herinrichting en de motie *'Diepenring voor alle Stadjers'* juist beoogde om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de Diepenring te verbeteren.

De Binnenstadsplannen 'Bestemming-Binnenstad-Kattenbrug-en-Sint-Jansstraat' omschrijft een aantal ambities die wat ons betreft op dit moment niet waargemaakt worden:

SINT JANSBRUG
- stadsentree
- vormgeven als binnenstedelijke ruimte waar snelheid laag ligt
- verwijderen verkeerslichten
- duidelijke voetgangersoversteekplaatsen

HALTES TURFSINGEL
- hoogwaardig openbaar vervoer
- vormgeven als binnenstedelijke ruimte waar snelheid laag ligt
- verbinding stadsentree Sint Jansbrug
- bij halte Stadsschouwburg ruimte voor vergroening en een hoogwaardige Vormgegeven wacht- en informatieruimte.

1. Er wordt consequent te hard gereden op de Diepenring. Het zijn niet alleen automobilisten maar ook motorrijders die de Diepenring als racebaan gebruiken. Ook de verkeerssituatie bij de Sint-Jansbrug ontwikkelt zich negatief. De kruising aan de oostzijde is recent heringericht en er staan verkeersborden dat het een 30km-zone betreft, zonder verkeerslichten en zonder zebrapaden. Ondanks de aanwezigheid van verkeersborden die aangeven dat dit een 30km-zone betreft zijn er maar weinigen die zich daar aan houden. Voor de korte maar ook langere termijn maken wij ons grote zorgen over de verkeersveiligheid. Zeker wanneer de geplande bushaltes geplaatst zullen worden maken wij ons zorgen over de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Turfsingel, zowel aan de oost- als de westzijde nabij de Sintjansbrug.

   Ook wordt het voetgangersgebied dat gecreëerd is aan de oostkant van de Turfsingel (zowel langs de waterkant als de bebouwing), tussen de Sint Jansbrug en de Kruitlaan, ondanks het parkeerverbod, 24/7 gebruikt als parkeerplaats.

2. Aangezien de kruising fysiek niet is ingericht als 30-km zone verwachten wij dat de politie niet zal handhaven. Wij pleiten dan ook voor aanvullende, snelheidsremmende en handhaafbare maatregelen.

3. De snelheid op sommige stukken van het Schuitendiep en de Turfsingel is 30 terwijl op andere delen 50 gereden mag worden. Dit leidt niet alleen hier, maar ook rond het Damsterplein en bij het Boterdiep, tot gevaarlijke situaties. Het bestuur van BoBo wil voor de hele wijk, incl. de Diepenring, een regiem van 30km. Dit ontmoedigd doorgaand autoverkeer en de bussen kunnen vanwege de vele kruispunten toch al niet sneller rijden.

4. We maken ons zorgen over de verkeersdoorstroming van de gehele Diepenring. Zelfs buiten de spits staan er regelmatig lange rijen auto’s te wachten vanaf de Steentilbrug tot aan de Ebbingebrug, met name op het Oostelijk deel van de Turfsingel. Bottleneck lijken de verkeerslichten in het gebied Kattenhage – Maagdenbrug – Turfsingel – W.A. Scholtenstraat. Deze verkeerslichten reageren niet meer op het verkeersaanbod doordat de detectielussen zijn verwijderd. Met als gevolg dat verkeerslichten buiten de spits regelmatig op groen staan zonder dat er verkeer is dat staat te wachten. Gevolg is dat verkeersdeelnemers die op niks staan te wachten steeds vaker door rood rijden, fietsen en lopen. Wanneer de bussen straks over de Diepenring gaan rijden verwachten we dat de problemen nog groter zullen worden. We vinden dit erg jammer omdat dit de gewenste leefbare Diepenring op deze manier niet van de grond komt. De huidige herinrichting heeft dan ook eerder tot een verslechtering van de leefbaarheid geleid in plaats van de

gewenste en beoogde verbetering, getuige de lange rijen auto's.

5. De motie 'Diepenring voor alle Stadjers' verzoekt het aantal parkeerplaatsen aan de Diepenring te verminderen. Wij verzoeken u met klem om eerst de parkeerproblemen in onze wijk op te lossen. Voor het grootste deel van de wijk geldt het regime dat er alleen geparkeerd mag worden voor bewoners met een parkeervergunning. Echter merken wij, en onze inwoners een toename van wijkvreemd verkeer dat binnen deze zone parkeert. Hierdoor is er voor bewoners onvoldoende parkeergelegenheid. Deze problemen doen zich met name voor in de weekenden en op werkdagen na 17 uur. Het lijkt ons wenselijk om:

   a. hier beter op te handhaven;
   b. het huidige regime uit te breiden naar het Schuitendiep, de Turfsingel en de Oostersingel. Voor wijkvreemd verkeer zijn namelijk de parkeergarages Damsterdiep, Forum en Boterdiep beschikbaar en op steenworp afstand.

6. De nieuwe Kattenbrug wordt over ongeveer een jaar opgeleverd en daarna zullen de buslijnen, die nu nog via de Grote Markt lopen, worden verplaatst naar de Diepenring. Tussen de Kattenbrug en de W.A. Scholtenstraat gaan dan 1000 bussen per etmaal rijden. In de spits zijn dat er ongeveer 2 per minuut.

7. Uitgangspunt van de concept mobiliteitsvisie is dat de verkeersdruk binnen de Ring niet moet toenemen. Neemt één van de drie verkeerstromen (1 auto's, 2 OV (bussen) en 3 fietsen en voetgangers) toe, dan moeten de beide andere, of één van beide, afnemen. Voor Binnenstad Oost betekent dit dat de toename van het aantal bussen gecompenseerd moet worden door de afname van het aantal auto's.

8. Het bestuur van BoBo is niet blij met de toename van het aantal bussen op de Diepenring maar ziet daar de noodzaak van in en wil graag meedenken over oplossingen. De gemeente heeft nog geen concrete voorstellen over de wijze waarop het autoverkeer kan afnemen om ruimte te maken voor de bussen. Wellicht kunnen voorstellen en ideeën van BoBo worden meegenomen dan wel ter inspiratie dienen voor maatregelen met hetzelfde effect.

9. Het bestuur van BoBo stelt voor om het doorgaande autoverkeer door de wijk sterk te ontmoedigen door:

   a. de Steenstilbrug af te sluiten voor rechts afslaand autoverkeer vanaf de Winschoterkade. Hiermee wordt de doorgaande route vanaf de Trompsingel naar het Ebbingekwartier/de Hortus (en verder) onderbroken;

b. het doorgaande verkeer langs de westelijke zijde van de Turfsingel ter hoogte van de St. Jansstraat te onderbreken, waardoor doorgaand verkeer van noord naar zuid ontmoedigd wordt terwijl Het Forum bereikbaar blijft.

Door deze maatregelen komt er meer ruimte voor de bussen op de Diepenring en voor fietsers naar en van het centrum, terwijl Binnenstad Oost en het oostelijk deel van het centrum, goed bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer.

10. Door het beperken van doorgaand verkeer door de wijk komt er minder verkeer over het Damsterplein. Om de transformatie van Damsterplein naar Damsterpark mogelijk te maken stelt het bestuur van BoBo voor om auto's en bussen naar één zijde van het plein, de zuidzijde, te brengen. De 'verkeersknoop' te oosten van het Nijestee-gebouw moet opnieuw vorm gegeven worden met prioriteit voor bussen en fietsers. Ook moet de route van voetgangers van en naar het Sontplein in de komende jaren vorm krijgen.

Graag gaan we in gesprek over het benutten van kansen en het oplossen van de ervaren problemen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Bewonersorganisatie Binnenstad Oost,

Henk Boldewijn
Voorzitter