

Groningen 16 november 2021

Betreft: Raadsvoorstel Mobiliteitsvisie/ Oosterhamrikzone

Geachte Raad,

Hierbij reageren wij op het Raadsvoorstel Mobiliteitsvisie, zoals 12 november j.l. door het College naar buiten is gebracht. Onze speciale aandacht gaat uiteraard uit naar het Addendum mobiliteitsvisie Oosterhamrikzone (hierna: het Addendum). Het college stelt nog steeds een auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone voor, met als gevolg verplaatsing van de huidige busbaan naar Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Wij brachten een alternatief naar voren, De Groene Oosterhamrikzone.¹ Dit alternatief hebben wij op 12 mei j.l. uitgebreid aan u kunnen toelichten.

De auto-ontsluitingsroute móet er coute que coute komen

Het idee dat er een auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone moet komen, vloeit voort uit een bereikbaarheidsstudie door Goudappel Coffeng uit 2013, die mede in opdracht van het UMCG (!) is verricht. Het rapport richt zich puur op bereikbaarheid en niet op de mogelijkheden een auto-ontsluitingsweg op acceptabele wijze in te passen. Op de uitkomsten van deze beperkte studie is in 2016 wel een belangrijk principebesluit aangenomen. In dit besluit zijn helaas geen concrete randvoorwaarden geformuleerd in het kader van leefbaarheid en inpassing. Deze inpassing (en de vraag of dit überhaupt mogelijk is) is een vooruitgeschoven post. Sinds dit besluit is onze stellige indruk dat het college wat de Oosterhamrikzone betreft in een tunnel zit. Onze belangen zijn in 2016 volstrekt genegeerd. Wij staan sindsdien met de rug tegen de muur en zijn veel te laat serieus in het proces betrokken. Een vraag die blijft hangen is: hoe kon de gemeente toen besluiten dat een ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone nodig is, als men nog niet wist of dit wel *kan*?

Variantenstudie Sweco maakt ingrijpende gevolgen duidelijk

Uit de variantenstudie van Sweco (2018) vloeit voort dat de auto-ontsluitingsweg de verwachtingen van de bereikbaarheidsstudie van Goudappel Coffeng niet waar maakt. De effecten van de tientallen miljoenen kostende ingreep vallen tegen. De gevolgen voor de woonomgeving zijn zeer ingrijpend. De ontsluitingsweg is aan de vooravond van de gemeenteraadsverkiezingen in 2018 uitdrukkelijk onderdeel van debat, waarin de meeste partijen het eens zijn met de stelling dat een auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone een achterhaalde oplossing is. Op hetzelfde moment maakten onze bestuurders op basis van enkel het principebesluit, buiten de gemeenteraad om, met het Rijk en de Provincie afspraken over de vervanging van de bruggen over het Van Starkenborghkanaal. Deze afspraken verhogen nu de druk op de besluitvorming.

¹ Zie www.groeneoosterhamrikzone.nl

Het coalitieakkoord biedt een helder kader: leefkwaliteit voorop

In 2019 werd het huidige college gevormd en verscheen het coalitieakkoord 2019-2022 'Gezond, groen en gelukkig Groningen'. Daarin lezen we op p. 16, onder het kopje *Terugdringen autoverkeer* de volgende hoopvolle passage:

'In dit licht zoeken we naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ). Deze verbinding komt pas in beeld als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen. De leefkwaliteit staat voorop en om deze zo goed mogelijk te borgen betrekken we belanghebbenden hierbij. We gaan verder met de planvorming van zowel de OHZ als de alternatieven, zodat we in 2021 een afgewogen besluit kunnen nemen.'

Het lijkt erop alsof het college alsnog de nodige randvoorwaarden formuleert die in het principebesluit van 2016 ten onrechte ontbraken.

Vandaag, aan het eind van de collegeperiode, constateren we nog steeds dat helemaal niet naar alternatieven is gezocht, maar dat in ieder gepresenteerd verkeersmodel de ontsluitingsweg zelfs als uitgangspunt is genomen. We vinden dit onbegrijpelijk. Het enige echte alternatief dat uiteindelijk naar voren is gebracht is dat van onszelf: De groene Oosterhamrikzone.

Ons plan Groene Oosterhamrikzone niet serieus beoordeeld

Kijken we naar het addendum Oosterhamrikzone, dan constateren we dat het college de effecten van de Groene Oosterhamrikzone ten onrechte negatief weergeeft. Zo lezen we op p. 23 van het addendum het volgende:

'In de variant Groene Oosterhamrikkade wordt door bewoners er van uitgegaan dat de huidige ontsluitingswegen in het gebied (Petrus Campersingel-J.C. Kapteynlaan-Sumatralaan en Korreweg) niet afgeschaald worden naar 30 km/u, maar hun verkeersfunctie behouden met een inrichting als 50 km/u.'

Nergens in ons plan reppen wij over snelheden op de genoemde ontsluitingswegen. Om misverstanden te voorkomen: wij staan achter het idee van de doorwaadbare stad. Het spreekt voor zich dat De groene Oosterhamrikzone ook inpasbaar is in de situatie waarin op genoemde wegen wel wordt afgeschaald naar 30 km/u. Hetzelfde geldt vanzelfsprekend voor de Korreweg. Door deze verkeerde aanname van het college zijn de cijfers op de genoemde wegen in negatieve zin vertekend (zie p. 22 en 32), zodat een eerlijke vergelijking niet kan worden gemaakt. We constateren tot onze spijt dat het college niet met een welwillende, maar met een concurrerende blik naar ons alternatief heeft gekeken.

De aansluiting naar de ring is er al

In het Addendum lezen we op p. 16 dat de filosofie van de doorwaadbare stad (onder andere) is gebaseerd op het idee dat zo min mogelijk autoverkeer door andere wijken van en naar de ringweg rijdt. Iedere wijk heeft in principe een eigen aansluiting op de ringweg. Voor zowel de Oosterparkwijk als de Korrewegwijk bestaat zo'n aansluiting al: bewoners van de Oosterparkwijk gebruiken het Damsterdiep, bewoners van de Korrewegwijk gebruiken de Bedumerweg. We begrijpen in het licht van deze filosofie werkelijk niet waarom er tientallen miljoenen in een tweede ontsluitingsweg voor deze wijken geïnvesteerd moet worden.

De negatieve effecten voor de bewoners worden niet opgevangen

Het college belooft in zijn akkoord dat als de ontsluitingsweg nodig mocht zijn, deze er alleen mag komen als negatieve effecten in de omgeving substantieel worden opgevangen.

In de E. Thomassen à Thuessinklaan, de Vinkenstraat en het Wielewaalplein zijn de gevolgen voor bewoners desastreus. Alle voortuinen worden opgeofferd, bussen razen met 50 km/u langs de huizen en bewoners kunnen hun auto nergens meer parkeren omdat alle parkeerplaatsen worden opgeheven. Een alternatief wordt de bewoners niet geboden. Bovendien zijn de voorzieningen voor het verkeer zo minimaal dat het ernstig hinder zal ondervinden van bijvoorbeeld de busjes van pakjesbezorgers en klusbedrijven, en van de vele verhuizingen. Op het Wielewaalplein zijn geen parkeerplaatsen over voor de Lidl en andere voorzieningen. Voor dit probleem is eveneens geen oplossing in zicht. Concrete negatieve effecten worden hier dus overduidelijk niet 'substantieel opgevangen'.

We constateren een verbetering aan de Oosterhamrikkade ten opzichte van de vorige plannen, doordat de ontsluitingsweg wordt voorgesteld als een 30 km/ u weg. Hierdoor ontstaat ruimte voor een acceptabele inpassing. Wat deze weg betekent voor de leefomgeving in het kader van uitstoot en geluid is niet nader onderzocht. Volgens de gepresenteerde cijfers vervijfvoudigt het dagelijks aantal autoverkeersbewegingen, maar het is onduidelijk hoe ver precies de negatieve effecten daarvan strekken en of deze substantieel worden opgevangen.

Schrijnend zijn de fraai vormgegeven 'inspiratiebeelden' die een irreëel toekomstplaatje schetsen van spelende kinderen en rijdende auto's in vrede samenlevend. Cynisch in dit verband is het beeld van de Oliemuldersbrug die in de gemeentelijke plannen juist plaats moet maken voor een autoweg over het Oosterhamrikkanaal.

Gegoochel met cijfers

Bezien we de cijfers in het Addendum Modeldoorrekening dan valt op dat op p. 13 de kolom laag scenario ontbreekt. Deze is cruciaal. Een begrijpelijke onderbouwing van de gepresenteerde cijfers is niet te vinden. Overigens spreekt voor zich dat de collegeplannen voor een betere doorstroming van autoverkeer zorgen dan ons alternatief, dat geen auto-ontsluitingsweg bevat. De vraag is vooral hoe groot het effect van de collegeplannen is op doorstroming van autoverkeer om een ontsluitingsweg te rechtvaardigen. Echter, het berekende voordeel dat met een auto-ontsluitingsweg wordt behaald is gering. De voordelen van de weg voor de stad wegen bij lange na niet op tegen de nadelen voor de leefomgeving, mede gezien de immense kosten die ermee gemoeid zijn. De weg past ook totaal niet in de filosofie van het college, namelijk het terugdringen van de 'autologica'. Een goed uitgewerkt beeld van mogelijke varianten *zonder* auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone ontbreekt nog steeds. We zien enkel een kolom met vage cijfers. Het illustreert de onwil van het college om goed naar alternatieven te kijken.

Nut en noodzaak onduidelijk

Bij elke nieuwe conceptvisie ontbreekt nut en noodzaak. De ene keer is het doel om het UMCG de ontsluiten, in de laatste visie was sprake van een 'wijkinprikker', nu lijkt er toch weer sprake van ontsluiting van UMCG. De doelstelling blijft onhelder, behalve wat marginale verschuivingen van en naar andere ontsluitingswegen. In de tot nu toe gepresenteerde rapporten is duidelijk dat maatregelen als versterking OV en stimulering fietsgebruik leiden tot een nominale daling van het autoverkeer, zonder dat een auto-ontsluiting nodig is. Daarbij kunnen we trends als autodelen, thuiswerken optellen. Het advies van de gemeentelijke Adviescommissie Verkeer en Vervoer is dan ook klip en klaar: wacht de effecten van sleutelprojecten Eikenlaan en Korreweg af en stel het besluit

over het Oosterhamriktracé uit. Het college reageert daarop met 'We willen duidelijkheid bieden aan bewoners en andere belanghebbenden en de vastgoedontwikkelaars'. Dat is echter een reden om een besluit te nemen, niet per sé om dit besluit te nemen.

Conclusie

Wij zijn blij met de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie, maar zien niet in waarom de ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone er moet komen. Onze wijken hebben al een verkeersontsluitingsweg en zitten niet te wachten op een tweede. Alleen daarom al is de weg in de filosofie van de doorwaadbare stad niet nodig. En zonder die ontsluiting is het niet nodig om de busbaan honderd meter te verplaatsen, dwars door nauwe woonstraten en met ingrijpende gevolgen voor het leefklimaat. Het effect van het plan van de gemeente op de doorstroming van het autoverkeer is echter gering. Ons alternatief: de Groene Oosterhamrikzone levert wellicht iets minder doorstroming van autoverkeer op, maar stelt de leefomgeving voorop en draagt met een extra fietsverbinding wel degelijk bij aan de infrastructuur van de (doorwaadbare) stad.

De zeer negatieve effecten van de ontsluitingsweg en het verleggen van de busbaan worden in de Oosterparkwijk niet substantieel opgevangen. Het college dringt aan op een besluit en meent dat dit in het belang is van bewoners en projectontwikkelaars. Als de raad deze mening deelt, kies dan voor het alternatief, de Groene Oosterhamrikzone. Dan is daarmee het pleit beslecht. De stad kan de vele tientallen miljoenen beter besteden aan de infrastructuur op andere plekken en met de vrijgevallen ruimte kunnen meer en urgentere projecten worden gerealiseerd.

Verstandiger is wellicht om in het kader van zorgvuldige besluitvorming en besteding van overheidsgeld de besluitvorming over de Oosterhamrikzone uit te stellen en daarmee uit de mobiliteitsvisie te lichten, tot meer duidelijk is over de effecten van de doorwaadbare stad en we ook meer weten over wat de gevolgen zijn van thuiswerken, telefonische consulten en de toename van het elektronische fietsverkeer. We roepen u als volksvertegenwoordigers op uw onafhankelijke controlerende taak uiterst serieus te nemen.

We nodigen de raadsleden bij deze graag uit om met ons in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk
Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost
Woonschepen Oosterhamrikkanaal