

Bijlage 2: reactie op alternatief SP en ChristenUnie

Het alternatief voorstel voor de autoverbinding van de SP en ChristenUnie heeft de ruimte gekregen om nader onderzocht te worden. Daarbij is gebruikt gemaakt van hetzelfde verkeersmodel dat ook is gebruik voor de Oosterhamrikzone. De initiatiefnemers zijn bijgestaan door deskundigen uit de ambtelijke organisatie. Het grote voordeel hiervan is er de gehanteerde methodiek en cijfers vergelijkbaar is met de uitwerking van de autoverbinding. Het debat zich kan richten op de wenselijkheid van de effecten en consequenties van het alternatief. Wel wil ons college benadrukken dat het uitwerkingsniveau en de omvang natuurlijk sterk verschilt. Bij de varianten van de Oosterhamrikzone weten we of varianten maakbaar en haalbaar zijn, bijvoorbeeld op geluid of de ruimte die nodig is.

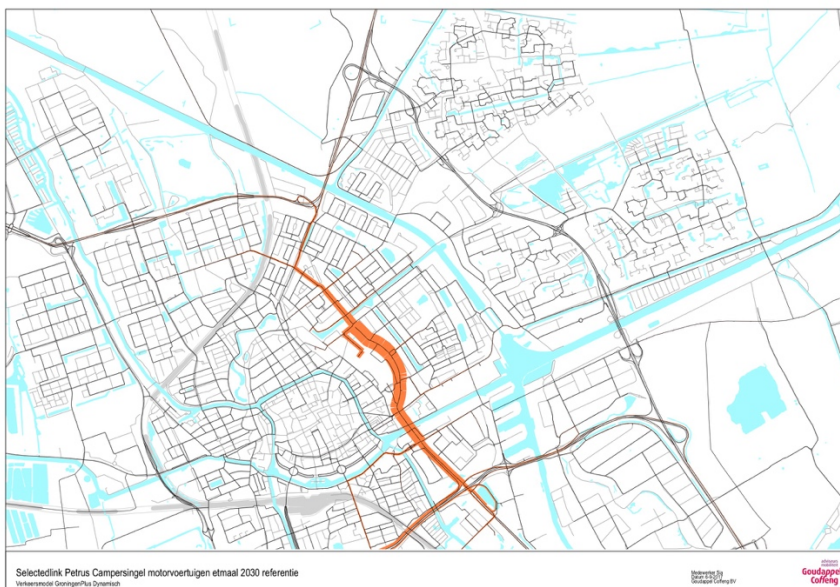
Beleidsopvatting

De gemeente streeft ernaar om het verkeer in de stad zoveel mogelijk via de ringwegen te laten rijden. Via de invalsroutes kan het verkeer zoveel mogelijk 'gebundeld' naar de plek van bestemming. Dat is de opzet van het verkeerssysteem in Groningen. Het raadsbesluit over de autoverbinding, is hier een sprekend voorbeeld van: het verbetert de doorstroming, bundelt verkeer op de hoofdwegen (en dus minder in de wijken) en maakt het wegennetwerk 'robuuster', bijvoorbeeld bij incidenten. Een nieuwe autoverbinding maakt een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg mogelijk, omdat het aantal auto's fors afneemt

Het alternatief van de SP/CU streeft naar een vermindering van de verkeersdruk op de route tussen het Damsterdiep en de Zonnelaan verminderd wordt. Achterliggende gedachte is dat aanliggende wijken als Selwerd, Selwerderwijk, Korrewegwijk, Professorenbuurt en Oosterparkwijk 'verlost zijn' van het toenemende wijkvreemde autoverkeer. Het alternatief wil het doorgaande verkeer naar de noordelijke en oostelijke ringweg dwingen, dus de Eikenlaan, Kapteynlaan en Petrus Campersingel onaantrekkelijk maken voor doorgaand autoverkeer.

Geen binnenring voor doorgaand verkeer

1. Uit het onderzoek van het verkeersmodel blijkt dat de veronderstelling van de SP/CU dat de route Eikenlaan-Sumatralaan-Kapteynlaan-Petrus Campersingel een binnenring zou vormen niet te kloppen. Wel worden delen van deze routes gebruikt voor de ontsluiting van de wijken. Waardoor zowel het verkeer van de wijken én het UMCG-verkeer gebruikt maakt van deze route. Om dit te ontlasten stelt SP/CU voor om te knippen (rijrichtingen onmogelijk te maken).



Afbeelding: herkomst/ bestemming van het verkeer op de Petrus Campersingel zien (2030).

2. In de knip variant zien we een fors positief effect op de Petrus Campersingel, op de Kapteynlaan is het effect gering. Het verkeer zal toch de bestemming in- en rondom de binnenstad en omliggende wijken willen bereiken.

Minder flexibel en betrouwbaar

- De autoverbinding door de Oosterhamrikzone is een uitwerking van het streven naar een 'robuust wegennet': een verkeerssysteem dat betrouwbaar is, waardoor de bereikbaarheid gewaarborgd is. De druk aan de (zuid)oostkant van de stad is groot. Al het verkeer komt op dezelfde kruispunten uit.
- In het alternatieve voorstel blijft de druk op cruciale punten. Daardoor neemt de robuustheid en daarmee betrouwbaarheid af. Het betekent dat bij verstoringen de wegen vast zitten.

Effecten rondom binnenstad

- Bij het alternatief is er ter plekke van de 'knips' fors minder verkeer in de wijken. Een groot effect is bijvoorbeeld te zien op de Zaagmuldersweg. Echter het verkeer zoekt nog steeds een weg door de stad. Het verkeer wordt 'weggedrukt'. Naar buiten, naar de ring is een positief effect. Dat kan de Oostelijke ringweg prima aan.
- Voor een groot deel verschuiven de stromen naar 'binnen', naar de binnenstad toe. Bij het alternatieve voorstel nemen bijvoorbeeld de intensiteiten op de Diepenring, Boterdiep, Oostersingel flink toe.
- Extra autoverkeer verslechtert de doorstroming van de bussen op de Diepenring en draagt niet bij de ambitie een prettiger verblijfsklimaat voor voetgangers en fietsers te maken.
- Dit extra verkeer kunnen deze wegen in de huidige opzet niet aan. Ook is het strijdig met de ambities en opgaven die uw raad heeft vastgesteld, bijvoorbeeld voor de Diepenring en de Korreweg.

Ambitie fietsvriendelijke Korreweg

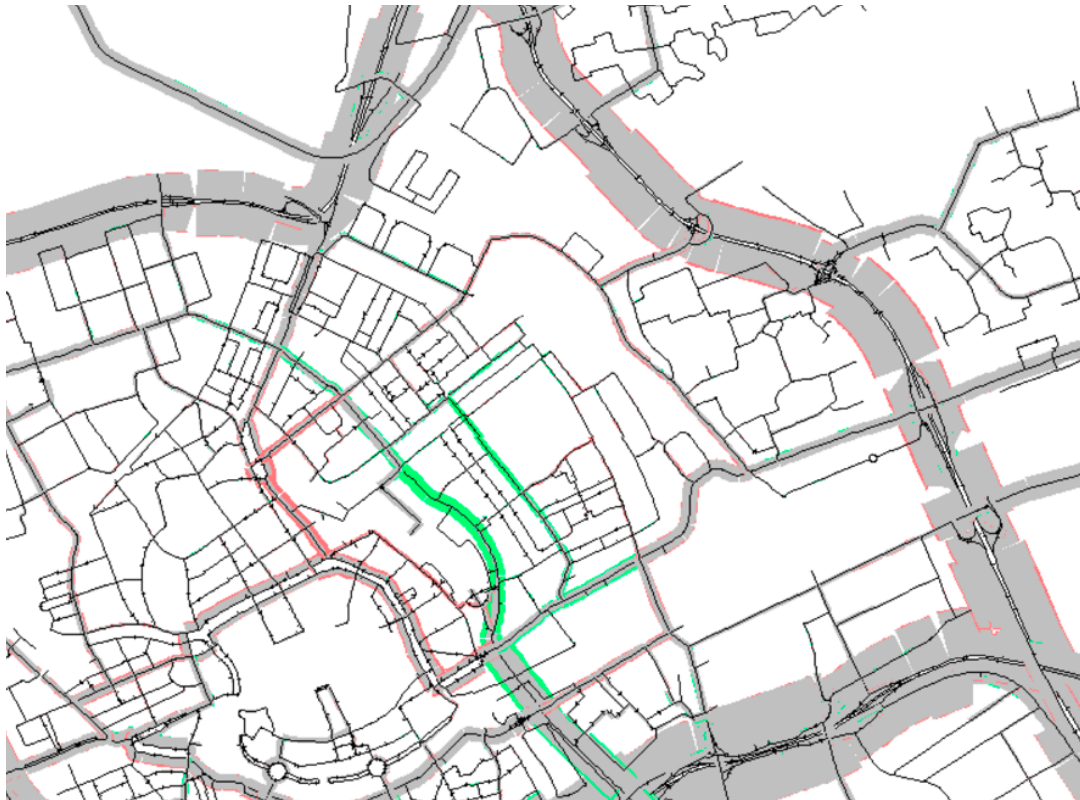
- In het alternatieve voorstel is de Korreweg nodig voor de auto-ontsluiting van de oostelijke stadswijken en de bereikbaarheid van de binnenstad.
- Door de hogere intensiteiten van het autoverkeer op de Korreweg kan de ambitie om de Korreweg fietsvriendelijker te maken, niet waargemaakt worden.

Een oplossing om het extra verkeer op deze wegen op te vangen zien wij niet. De SP/CU stelt voor om mogelijk ook in deze wegen weer te knippen. Dit blijft het verschuiven van het probleem en het wegdrücken van het verkeer.

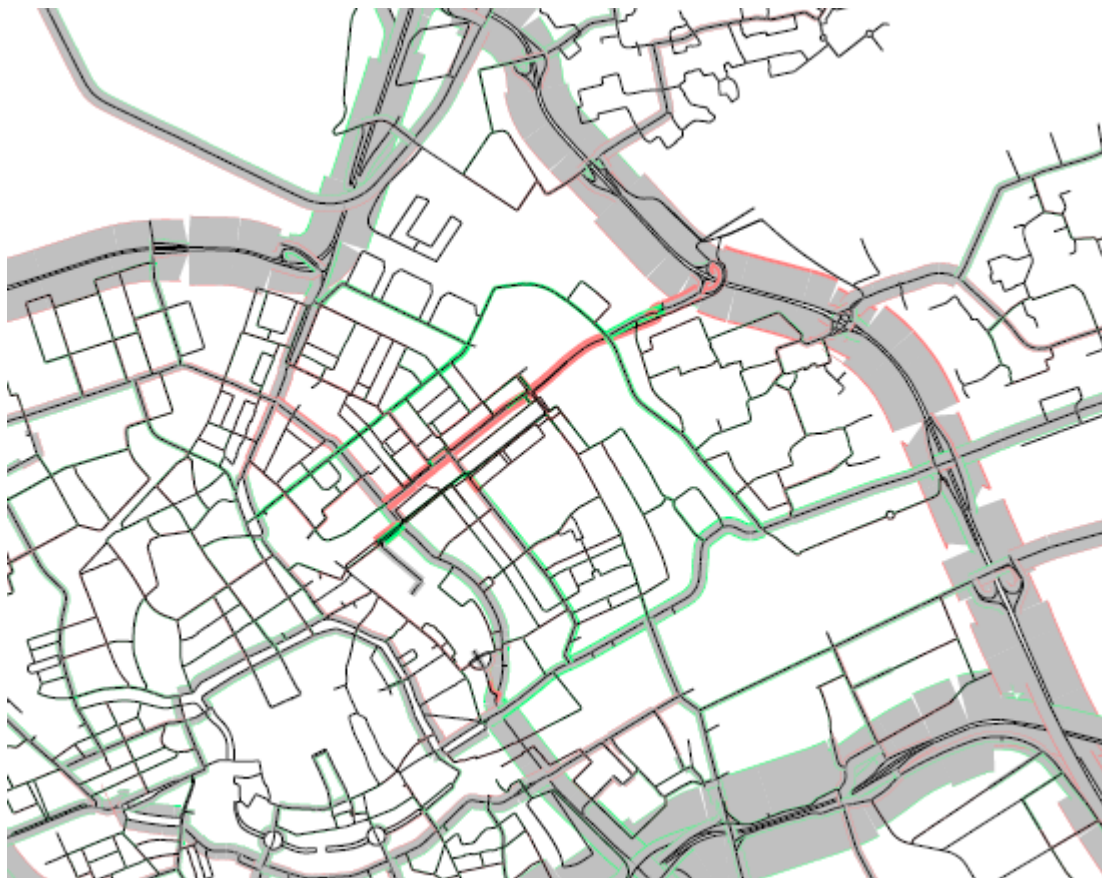
Conclusie

Ondanks de positieve effecten voor de Oosterhamrikzone voldoet het alternatief, in onze ogen, niet aan de beleidsdoelstellingen en ambities die uw raad heeft gesteld voor de bereikbaarheid van de stad, het verblijfsklimaat in de binnenstad en de woon- en leefomgeving voor de wijken.

Op de volgende pagina zijn de toe- en afnames van het verkeer te zien, vergeleken met een situatie zonder project in 2030 (zwart/grijze lijnen). Een rode lijn betekent een toename, een groene lijn betekent een afname. Hoe dikker de lijn, hoe groter de toe-, danwel aanname. In de eerste afbeelding is de variant van de SP/CU opgenomen, de tweede afbeelding laat de autoverbinding in de Oosterhamrikzone zien. Daarbij hebben we de belangrijkste wegen benoemd.



Variant SP/CU: Afname Europaweg– Petrus Campersingel, Zaagmuldersweg, Damsterdiep Westzijde en Oosterhamrikkade, Sumatralaan; Toename Diepenring Oost, Noord en West; Damsterdiep Centrumzijde, Oostersingel, Boterdiep, Korreweg, Bedumerweg, Ulgersmaweg– Damsterdiep Oost, Eeldersingel–Emmaviaduct, Kraneweg, Friestraatweg (situatie 2030)



Variant Oosterhamrikzone (Bundeling): afname Europaweg– Petrus Campersingel, Damsterdiep, Zaagmuldersweg, Korreweg, Oosterhamriklaan, Diepenring en Ulgersmaweg. Toename: Oosterhamrikkade NZ, Kapteynlaan– Sumatralaan