

1+1=2

Zuidelijke Ringweg Groningen

Enig commentaar op de presentaties en stellingen in de Raadsvergadering van 5 juni 2014,

Motto: 1+1 is echt 2 .

Ir J.A.Blom, 6 juni 2014.

1. OWN. Het door het Projectburo voorgesteld ontwerp in het OTB, waaronder de beslissing om van 4 naar 2 aansluitingen te gaan, wordt door het Platform als *de* oorzaak aangemerkt dat de problemen op het OWN niet worden opgelost. Dat is een misvatting. In *alle* varianten ligt het probleem voor van de “autonome” toename van autobezit, en daarmee autogebruik en daarmee toename van auto-intensiteit op het OWN. In mijn rapportje heb ik op blz. 7 aangegeven dat het gemeentelijk verkeersinstrumentarium een bak aan mogelijke maatregeltjes en maatregelen bevat om hier tegenaan te gaan. Nogmaals, er is geen alternatief, niet van het Projectburo en niet van anderen, zoals Het Platform, waarbij het OWN-probleem er essentieel anders uit ziet

2. Luchtkwaliteit. Het Platform stelt dat het in het OTB voorliggend ontwerp het onmogelijk maakt om “beleid als in Utrecht” (verbieden van de meest vervuilende (vracht-)auto’s) in te zetten. Ik vermag niet in te zien waarom het onmogelijk zou zijn bij elke afrit een Utrechts bordje te plaatsen. Opgelost.

3. Minder dan 80km/h. De stelling werd betrokken dat op het Rijkswegennet snelheden van minder dan 80 km/h niet voorkomen, Dat is onjuist. Ik heb daar de laatste maanden eens extra op gelet en er zijn diverse voorbeelden waar lagere snelheden op Rijkswegen verplicht zijn gesteld, bv. A1-A10. Vraag het Projectburo maar om een inventarisatie, dan hebt u een mooi overzicht voor een discussie over het Julianaplein.

In een van de gepresenteerde teksten uit een Stuurgroepverslag (?) wordt geciteerd dat een lagere snelheid over het hele traject zich niet verdraagt met de status van deze weg. Tja, dat is ook niet de vraag. De vraag is of wanneer op de ernstigste pijnpunten de snelheid meer of minder lager zou zijn de kwaliteit voor de omwonenden significant zou verbeteren.

4. Tandpasta, Pareto en het Verkeersmodel. Als je werkt met metaforen ligt vaak demagogie op de loer. Zo ook met die tube tandpasta. Het verkeersmodel werkt met zogenaamde “vaste randen”. Dat betekent dat een vast aantal verplaatsingen over het verkeersnet wordt verdeeld. Vandaar de metafoor van de tube tandpasta: “dezelfde stroom moet er waar dan ook uit”, of de metafoor van “er is geen win-win Pareto optimum”. (Pareto was een belangrijk Italiaans econoom rond 1900 die enige economische “wetten” heeft ontwikkeld. Voor een pareto-optimale verandering geldt dat dan alle verliezers voor het verlies uit de winst van de winnaars kunnen worden gecompenseerd). In het debat werd gestel dat een dergelijke win-win situatie hier niet mogelijk is. Dat is onjuist.

Juist voor Groningen geldt als geen ander dat concreet beleid op straat, w.o. het sectorensysteem, heel duidelijk heeft laten zien dat die vaste randen een armoeïge beleidsarme aanname zijn. Niks tandpastatube, niks “geen win-win mogelijk”. Als de Gemeenteraad voetganger en fietser nog meer prioriteit willen geven en het (de meest vervuilende) auto’s moeilijker wil maken, dan kan dat.

U hebt natuurlijk in de krant over het recente onderzoek gelezen waar uit blijkt dat voetganger en fietser buiten gewoon belangrijk zijn voor de winkelomzet, en dat meer parkeerplaatsen lang niet zo veel zoden aan de dijk zet als vaak wordt beweerd.

Ik begon als Hoofd Verkeer bij de Gemeente Den Haag juist bij de kentering van het primaat voor de auto. In vele steden (Tilburg, Utrecht, Amersfoort, enz.,enz.) waren doorbraken in de stad gemaakt om de auto ruim baan te geven. Den Haag was met de Utrechtse Baan en nog zo wat halverwege dat proces. En toen zei de Gemeenteraad begin jaren '80 STOP. De doorbrakenpolitiek werd verlaten. Voetganger, fiets, OV en kwaliteit van de openbare ruimte kwamen sterk in de aandacht. Ik heb een meer evenwichtige, genuanceerde en op kwaliteit gerichte aanpak zich zien ontwikkelen.