

Groningen, 25 november 2020

Onderwerp: **besluitvorming auto-ontsluiting Oosterhamrikzone**

Geachte Raad,

In 2021 wordt in het kader van het mobiliteitsplan een beslissing genomen over de mobiliteit in het oostelijk deel van de stad.

In het college-akkoord lezen we over een autoverbinding door de Oosterhamrikzone dat deze pas in beeld komt als alternatieven niet voldoen.

Het akkoord wekt de verwachting dat het college zich inspant om een auto-ontsluiting te voorkomen door alternatieven te onderzoeken. Helaas constateren we steeds weer het tegendeel.

Uit het onderzoeksrapport 'Verkenning mobiliteitstransitie Groningen' blijkt dat een drastische reductie van groei van autoverkeer in de stad mogelijk is en dat zelfs een daling bereikt kan worden. Uit het op dit onderzoek gebaseerde raadsvoorstel 'Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie' (d.d. 13 november 2019) bleek helaas dat de autoverbinding nog steeds deel uitmaakt van de gemeentelijke plannen.

In onze brief aan de raad d.d. 28 november 2019 wezen wij erop dat het college de conclusies uit het rapport verdraait door te beweren dat het autoverkeer ondanks de inzet van alternatieven blijft groeien en dat een autoverbinding door het Oosterhamriktracé een toegevoegde waarde heeft voor het Oostelijk deel van de stad. Deze bewering is dus niet met onderzoek onderbouwd.

In reactie op het raadsvoorstel betuigden de meeste partijen zich niet enthousiast over de autoverbinding.

Gezien het belang van dit onderwerp voor de leefomgeving in ons stadsdeel verwachten we van het college een transparant, zorgvuldig en degelijk onderbouwd plan over de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de stad. Het is daarbij essentieel dat, zoals ook steeds is beloofd, sprake is van een *integraal besluit* op basis van een *samenhangend plan* waarin de belangen van mobiliteit en leefomgeving in het Oostelijk deel van de stad worden afgewogen.

In de brief van het college over de voortgang van de mobiliteitsvisie van 18 oktober j.l. lezen we tot onze verbazing dat het college toch voorsorteert op het mobiliteitsplan, door de inrichting van de Korreweg als fietsstraat als uitgangspunt te nemen.

Tijdens de expertmeeting over de fietsstraat, waar het college in zijn brief naar verwijst, werd door zowel de gemeente als experts benadrukt dat de huidige verkeersdruk de Korreweg als fietsstraat ongeschikt maakt. Voor de afname van de verkeersdruk is een auto-ontsluiting door de Oosterhamrikzone wenselijk/nodig.

Tijdens de expertmeeting bleek overigens dat voor de belangrijkste knelpunten op de Korreweg als de Gerrit krolbrug en de gevaarlijke kruisingen met de J.C. Kapteijnlaan en de Rodeweg nog geen enkele oplossing in zicht was. Andere manieren om de Korreweg fietsveilig te maken, zonder dat een afname van verkeersdruk nodig is (denk aan verbreding van fietspaden), kwamen tijdens de expertmeeting niet aan de orde.

We zien dus helemaal geen integrale besluitvorming, maar een plan in onderdelen, waarin de inrichting van de Korreweg kennelijk belangrijker wordt gevonden dan de verkeersafwikkeling in de Oosterhamrikzone.¹ ***Dit is niet acceptabel.***

We vragen u als raad met klem het college te wijzen op zijn verantwoordelijkheid en belofte zorgvuldige besluitvorming over de mobiliteit in het oostelijk deel van de stad mogelijk te maken. Dat wil zeggen: geen besluitvorming in afzonderlijke onderdelen, maar integraal, met een duidelijk inzicht in de samenhang.

Hoogachtend,

Bewonersorganisatie oosterparkwijk
Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost
Woonschepen Oosterhamrikkanaal

¹ In het frustrerende proces rondom de vervanging van de Gerrit Krolbrug werd in 2018 door de gemeente al eerder voorgesorteerd op de inrichting van de Korreweg als fietsstraat. De problemen die nu spelen zijn mede hieraan te wijten. Het college zou inmiddels beter moeten weten.