

Aan Burgemeester en wethouders van Groningen
i.a.a. de Raad van de gemeente Groningen
Geachte dames en heren,

Het bestuur van de Wijkvereniging Het A-Kwartier heeft met belangstelling kennisgenomen van de gemeentelijke Mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg, Naar een leefbare schone en gezonde gemeente', gedateerd 15 april 2021. Wij hebben vastgesteld dat een reactie van de zijde van onze buurtvereniging zeer op haar plaats is. Die reactie treft u hieronder aan. Onze op- en aanmerkingen betreffen met name de gevolgen van de conceptvisie in de binnenstad van Groningen, ook als maatregelen buiten de binnenstad worden geëffectueerd.

INLEIDING

Vooraf merken wij op dat na de vaststelling van de conceptvisie een enquête is gehouden onder bewoners van onder meer het A-Kwartier door Onderzoek, Informatie en Statistiek Groningen. Kennelijk waren de resultaten van die enquête niet van belang voor de inhoud van de conceptvisie. Wij vragen ons af wat dan de bedoeling van die enquête is.

In de conceptvisie wordt meerdere keren verwezen naar het verkeerscirculatieplan dat in de jaren 70 van vorige eeuw tot stand is gekomen en uitgevoerd. Dat plan getuigde van een echte visie in die zin dat verkeer tussen de vier sectoren in de binnenstad onmogelijk werd gemaakt. Dat heeft geleid tot verandering van verkeersstromen naar en binnen de binnenstad en heeft veel positieve effecten gesorteerd.

ALGEMEEN

Aangenomen wordt, dat ten gevolge van demografische en economische groei de verkeerstromen aanzienlijk zullen toenemen in de komende jaren. Dat lijkt ons aannemelijk. De voorliggende uitdaging is om die verkeerstromen zo te organiseren dat de binnenstad er niet aan ten onder gaat. Immers, het middeleeuwse stratenplan van de binnenstad is niet geschikt voor de verwerking van te grote verkeerstromen. Verkeer is een van ander gebruik afgeleide functie, die ondergeschikt moet blijven aan de andere functies van de binnenstad, met name wonen, economie en recreatie. De beperkte beschikbare ruimte voor verkeer wordt behalve door de stedenbouwkundige ruimte, ook bepaald door de ruimte die het milieu en de geluidsbelasting bieden. Hoewel in de conceptvisie aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van het milieu, blijkt niet welke milieubelasting aanvaardbaar moet worden geacht. Integendeel: er wordt nogal gepoet dat Groningen nu al een schone en gezonde stad is. Onderbouwing van de noodzaak om tot vermindering van de uitstoot van uitlaat- en verbrandingsgassen te komen zou dan ook op zijn plaats zijn geweest.

De akoestische belasting is in het geheel geen onderwerp van onderzoek.

Verder wordt in de conceptvisie geen woord gewijd aan de verkeersbelangen van bijzondere categorieën van verkeersdeelnemers; wij vermelden met name de belemmeringen die invaliden ondervinden bij hun verblijf in de binnenstad. De zgn. *shared space* is een bijna onoverkomelijke hindernis (zie ook hierna). Ook de beschikbaarheid van gereserveerde parkeerplaatsen voor invaliden verdient meer aandacht. Verder worden invaliden vaak gehinderd door gestalde auto's en fietsen.

In de conceptvisie is neergelegd dat alle bestemmingen bereikbaar moeten blijven voor eenieder met het verkeersmiddel van zijn/haar keuze. Wel zal de meest elementaire wijze van vervoer, te voet, de eerste voorkeur hebben, gevolgd door fietsverkeer, inclusief elektrische fietsen/speed pedelecs, brommers en scooters) met als laagst te waarderen het autoverkeer, maar het perspectief van afsluiting van de binnenstad voor niet gewenste vervoersvormen is niet aan de orde. Het idee van de 'doorwaadbare stad' impliceert dat er sprake zal zijn van ontmoediging, niet van uitsluiting.

Wij zijn van mening dat de afsluiting van de binnenstad voor autoverkeer van bezoekers, in ieder geval op drukke dagen, een optie behoort te zijn. Bezoekers van de binnenstad dienen naar de PR-plaatsen geleid te worden en daar over te stappen op de OV-voorzieningen.

VERKEER EN WEGGEBRUIK

Het uitsluiten van het gebruik van de binnenstad voor verkeer per auto gaat verder dan het in de conceptvisie beschreven perspectief om autogebruikers af te helpen van hun 'autologica'; wij denken dat dat laatste onvoldoende soelaas zal brengen. Algemeen bekend is dat autogebruikers moeilijk te verleiden zijn om hun eigen voermiddel te ruilen voor een shared-space of OV. Automobilisten vertonen de bereidheid om allerlei vertragingen door opstoppingen en files voor lief te nemen en zullen de periodes van stilstand gebruiken om bijv. te Netflixen, koffie te drinken en zich te scheren.

Het voornemen om het Oosterhamriktracé niet langer te reserveren voor OV, maar ook open te stellen voor privé-autovervoer zal overigens nog een extra verkeersdruk op de binnenstad opleveren van 15% volgens de brief van uw college; en is dan ook tegenstrijdig aan uw ambitie en niet aanbevelenswaardig.

In de conceptvisie worden twee zgn. knippen in de diepenring voorzien, omdat die ring in het nieuwe systeem niet meer nodig zou zijn voor de verkeersafwikkeling. Wellicht is dat het geval voor de verkeersstromen van stadsbezoekers, maar wij missen antwoord op de vraag of dit ook voor de bewoners het geval is.

Niet alleen auto's leggen beslag op de openbare ruimte, dat doen fietsen ook. Uit de conceptvisie blijkt dat dat probleem wordt onderkend, hoewel er geen sprake is van een verbetering van de 'fietslogica' in die zin, dat aan fietsers wordt voorgehouden, dat zoveel mogelijk vervoer te voet de voorkeur verdient.

Met fietsen, waaronder ook scooters en bromfietsen en elektrische fietsen, kunnen en mogen snelheden worden ontwikkeld tot 30 of 45km/uur. Voetgangers ontwikkelen gemiddeld een snelheid van 4 tot 5 km/uur, derhalve een verschil van ongeveer 25 tot 41km/uur. In de conceptvisie wordt voorgesteld om de algemene maximumsnelheid in de stad in principe terug te brengen naar 30 km/uur. De veiligheidssituatie in 30km-straten en 3

in straten die gemengd worden gebruikt voor voetgangers en fietsers, zal dus nauwelijks verschillen. Om de veiligheid van straten waarvan zowel voetgangers als fietsers gebruik maken, te verbeteren is te overwegen om een scheiding tussen de verschillende categorieën weggebruikers aan te brengen en af te zien van zgn. *shared space*.

Afzonderlijke aandacht verdient het logistieke vervoer ten behoeve van de uitlevering aan bedrijven en bewoners door vervoerondernemingen. In de conceptvisie worden een aantal opgaves geformuleerd die niet erg concreet zijn. In ieder geval kan nu al worden vastgesteld dat de binnenstad zich niet of nauwelijks leent door logistiek vervoer met (te) grote vrachtauto's. Wij verwachten niet, dat de uitbreiding van het venstertijdengebied zal leiden tot vermindering van de overlast en de schade die te grote vrachtauto's aanrichten in de openbare ruimte. Om ook de verkeersdruk van het logistieke vrachtvervoer in de binnenstad te beheersen zou onderzocht moeten worden of één of meer bodenterreinen rond de stad ten behoeve van overslag op kleinere vervoersmiddelen tot de mogelijkheden behoort. Mogelijk dat bij de P+R-voorzieningen kan worden aangesloten.

PARKEREN

Geparkeerde fietsen maken soms de doorgang voor voetgangers die afhankelijk zijn van een kinderwagen, een invalidenwagen of een rollator geheel onmogelijk. Wij zijn van mening dat een veel strikter beleid van verboden voor het stallen van fietsen e.d. en het krachtig handhaven daarvan enig soelaas zou kunnen bieden. Maar ook andere maatregelen komen in aanmerking: het periodiek 'opschonen' van plaatsen waar het stallen van fietsen e.d. is toegestaan door de te stellen maximale termijn van stallen te handhaven en door een intensievere verwijdering van zgn. weesfietsen alvorens parkeerplaatsen daarvoor op te offeren. Ook kan de fietsparkeerdruk worden verminderd door de ruimere invoering van een vergunningstelsel voor de exploitatie van huurfietsen, -brommers en -scooters in de binnenstad en een verdergaand verbod voor het stallen van huurfietsen en bedrijfsfietsen in de openbare ruimte.

In de conceptvisie wordt als mogelijkheid ook aangegeven de inrichting van fietsstallingen in de zijstraten van de winkelstraten. Deze zijstraten zijn veelal woonstraten, die nu al de nodige overlast ondervinden van door bewoners geparkeerde fietsen; toevoeging van fietsen van bezoekers zal leiden tot een vergroting van die overlast. Er kan dus andermaal sprake zijn van afwenteling van het probleem op bewoners. Wij menen dan ook dat de inrichting van fietsparkeerplekken voor de middellange termijn in zijstraten van winkelstraten in veel gevallen uitgesloten moet worden.

In de conceptvisie wordt verder gesteld dat het fietsparkeerprobleem ook kan worden verminderd door het opofferen van autoparkeerplaatsen en dat op iedere parkeerplaats 10 fietsen kunnen worden gestald. Dat gegeven bekt lekker, maar de realiteitszin daarvan valt nog te bezien: als fietsen worden gestald worden ze door de gebruikers niet tegen elkaar aangezet, maar verdeeld over de beschikbare ruimte. Deze *at random* verdeling leidt tot een weinig efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. De ervaring leert dat voor het maximale gebruik van de parkeerruimte een steward niet kan worden gemist. En daarnaast vragen brommers en scooters meer ruimte dan gewone fietsen.

Bewoners van en ondernemers in de binnenstad moeten respectievelijk hun woning en bedrijf kunnen bereiken en in de nabijheid hun vervoermiddel kunnen stallen. Het beste is wanneer dat stallen niet in de openbare ruimte gebeurt, maar in een privévoorziening.

Wij pleiten er dan ook voor om in de geldende bestemmingsplannen op te nemen dat de bouw en het gebruik van nieuwe gebouwen om te wonen of te werken slechts is toegestaan wanneer voorzien is in voldoende ruimte om vervoermiddelen (auto's en fietsen) inpandig te stallen zodat geen beroep behoeft te worden gedaan op de openbare ruimte. Aan verhuurvergunningen moeten voorschriften met dezelfde strekking worden verbonden.

De bewoners van de binnenstad kunnen tegen betaling een parkeervergunning aanvragen. Bekend is dat er meer vergunningen worden afgegeven dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Verder vertoont het aantal beschikbare parkeerplaatsen een dalende ontwikkeling omdat parkeerplaatsen worden onttrokken aan het gewone autogebruik en worden ingericht met een laadpaal voor elektrische auto's

Wij staan positief tegenover het omschakelen naar elektrische auto's; maar hebben bedenkingen bij de omzetting van 'gewone' parkeerplaatsen in laadplaatsen voor elektrische auto's, tenzij die omzetting nodig is om aan de behoefte van de bewoners aan dergelijke 'elektrische plekken' te voldoen. Het gebruik van deze laadpalen dient te worden voorbehouden aan bewoners om te voorkomen dat de mogelijkheid om te laden een aanmoediging betekent voor bezoekers van de binnenstad. Een gedegen wijkgericht onderzoek naar de parkeerbehoefte van de bewoners, het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het gebruik van elektrische auto's door de bewoners achten wij op zijn plaats; bij zo'n onderzoek zou een impactanalyse van het parkeerbeleid voor de langere termijn op zijn plaats zijn.

Verder zijn wij van mening dat onderzocht zou moeten worden in hoeverre parkeerplaatsen van bedrijven en instellingen die buiten openingstijden niet worden gebruikt, opengesteld kunnen worden voor bewoners. Ook daardoor zou openbare ruimte efficiënter benut en vrijgespeeld kunnen worden: zie bijv. het plan voor de herinrichting van Turftorenstraat en omgeving. De gemeente kan daarin een bemiddelende en/of faciliterende rol spelen. De parkeergelegenheid bij en rond het universitaire Harmoniecomplex zou hiervoor in aanmerking moeten komen.

ONZE CONCLUSIES

-Van een visie verwachten wij een beeld van een op termijn te realiseren toestand, op basis waarvan voorstellen en maatregelen worden ontwikkeld en beschreven.

De conceptvisie omvat 57 bladzijden; door de opname van een zeer groot aantal afzonderlijke doelstellingen, perspectieven en maatregelen is het moeilijk om de 'visie' te ontdekken. Het document zou dan ook zeer aan waarde winnen wanneer de totale visie geconcentreerd zou worden beschreven in de conceptvisie zodat het grote aantal afzonderlijke doelstellingen, perspectieven en maatregelen aan die visie kan worden getoetst.

Of enig kwantitatief onderzoek is gedaan blijkt niet uit de conceptvisie; het enige vermelde gegeven is dat rekening moet worden gehouden met een grote toename van het aantal verkeersbewegingen naar en vanuit de binnenstad. Als je dat gegeven als enig uitgangspunt neemt, is het onvermijdelijk dat oplossingen worden gezocht om de toegankelijkheid van de binnenstad te verbeteren en te vergroten. Randvoorwaarden voor de vergroting van de toegankelijkheid worden helaas in de conceptvisie niet onderzocht en geëxpliciteerd.

2. Bij gebrek aan cijfermatige onderbouwing blijft onduidelijk in welke mate de voorgenomen maatregelen zullen bijdragen aan de oplossing van het probleem en wat het

gevolg ervan is op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de binnenstad. De conceptvisie draagt daardoor de geur van ideologisch geïnspireerde dagdromen.

3. Het milieu wordt als grondslag voor het mobiliteitsbeleid in de conceptvisie naar voren gebracht, terwijl onduidelijk blijft of er enige milieuproblematiek aan de orde is: gesteld wordt dat Groningen een gezonde stad is. Een perspectief voor een mogelijk afnemende gezondheidstoestand is niet opgenomen. Akoestische verontreiniging wordt in het geheel niet vermeld. Ook op deze onderdelen wreekt zich de afwezigheid van randvoorwaarden en kwantitatief onderzoek.

4. Onderzoek naar de capaciteit van de binnenstad om met respect voor van alle stedenbouwkundige functies, met name het wonen en de economie, bezoekers te ontvangen is volgens ons nodig. In zo'n onderzoek kan worden vastgesteld welke ruimte beschikbaar is voor verkeersdoeleinden, met name parkeren, b. welk deel van deze ruimte beschikbaar moet zijn voor logistiek verkeer, verkeer van bijzondere groepen als invaliden en bewonersverkeer. Als er dan nog ruimte overblijft, zou die met name gebruikt kunnen worden voor verbetering van de openbare ruimte, en het gebruik door voetgangers en eventueel fietsers.

5. Uit de conceptvisie spreekt een groot vertrouwen in slimme al dan niet technische oplossingen. Onze inschatting is dat die instrumenten onvoldoende zullen blijken om de grote uitdagingen aan te kunnen gaan. Verdergaande maatregelen zoals het (tijdelijk) geheel afsluiten van de binnenstad voor auto's van bezoekers moeten aan de orde kunnen komen.

Wij realiseren ons dat de ruimte in de binnenstad van Groningen beperkt is en dat binnen die beperkte ruimte veel functies en activiteiten tot vreugde of verdriet van velen een plaats zullen moeten hebben. Dat betekent een verdelingsprobleem, waarbij de belangen van alle groepen van belanghebbenden moeten worden gewogen. Dat geldt ook voor de belangen van de 'Groningen goed op weg, Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente', is onvoldoende gewicht toegekend aan de belangen van deze gebruikers van de binnenstad en meer in het bijzonder het A-Kwartier in verhouding tot de belangen van externe bezoekers en anderen die voordeel hebben bij dit externe bezoek.

Wij verzoeken u om van het voorgaande goede nota te nemen alvorens de conceptvisie aan de Raad ter vaststelling voor te leggen. Wij zijn beschikbaar voor verder overleg en verzoeken u aan ons aan te geven in hoeverre deze inspraakreactie tot aanpassing van de conceptvisie heeft geleid.

Hoogachtend,

Buurtvereniging Het A-Kwartier:
w.g. Fleur Woudstra, voorzitter a.i.
w.g. Henk Cuperus, secretaris