

Geachte raadsleden,

Hierbij willen wij graag reageren op het voorstel mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente'. Uw raad wordt gevraagd de mobiliteitsvisie vast te stellen en het college te verzoeken een voorlopig ontwerp voor de Oosterhamrikkade te maken, waarbij in het ontwerp het volgende wordt meegenomen:

- een busroute gepositioneerd door de Vinkenstraat en
- een multimodale oeververbinding voor bussen, fietsen en auto's in het verlengde van de Vinkenstraat (en Paradijsvogelstraat).

Er wordt aangegeven dat met het vaststellen van de mobiliteitsvisie een stip op de horizon wordt gezet, maar alle stukken lezend lijken er ook stappen te worden gezet vooruitlopend op nog uit te voeren onderzoek.

Zo is bijvoorbeeld in bijlage 1 Kader besluitvorming Oosterhamrikzone van het Addendum Mobiliteitsvisie Verkenning Oosterhamrikzone, 3 november 2021 het volgende opgenomen. De motie 'aanvullend onderzoek meerwaarde autoverbinding Oosterhamrikzone' moet nog worden uitgevoerd. En dit terwijl er met dit raadsvoorstel wel wordt voorgesorteerd op een voorlopig ontwerp met daarin de busroute en de multimodale oeververbinding in het verlengde van de Vinkenstraat en de Paradijsvogelstraat. Met alle gevolgen voor de daar gevestigde bedrijven. Het is ons onduidelijk waarom uw raad eerst wordt gevraagd om een besluit te nemen over de ligging van de autoverbinding Oosterhamrikzone, terwijl het aanvullende onderzoek naar de meerwaarde nog niet is uitgevoerd.

Op de site van de gemeente is te lezen dat een dergelijke multimodale oeververbinding 25 meter breed moet worden en gezien het feit dat het rijk het kanaal bevaarbaar wil maken voor zwaarder transport ook hoger. Dit betekent wat voor de ruimte nabij de voorgestelde brug. Immers, wanneer er sprake is van een hoge brug zal de weg ernaartoe met een bepaald percentage moeten stijgen. Dit betekent dat de Vinkenstraat en de Paradijsvogelstraat omhoog moeten, zodat de helling van de brug niet te stijl wordt. Wat dit verder voor gevolgen heeft voor de toegang tot de percelen aan de Paradijsvogelstraat wordt achterwege gelaten. Ook inspiratiebeelden van hoe een dergelijke multimodale brug ruimtelijk moet worden ingepast ontbreken (is er bijvoorbeeld wel onderzocht of daar wel ruimte is voor een weg van 25 meter breed?). Dit baart ons zorgen.

Voorts willen wij nog opmerken dat de specifieke keuzes onderbouwd lijken te worden door gelegenheidsargumenten.

Zo is een argument voor de busroute door de Vinkenstraat het bieden van meerwaarde voor mobiliteit in de wijk, terwijl er in andere wijken (zoals Paddepoel) voor gekozen is de bussen vanuit de wijken meer naar doorgaande routes te verplaatsen (door het strekken van buslijnen) om zo het OV efficiënter te maken. Een argument hiervoor is dat dit wijken kansen biedt voor een aantrekkelijke openbare ruimte. Het betekent dan ook dat de bussen minder diep in de buurten rijden wat weer meer kansen biedt om wegen anders in te richten (zie blz 20 bijlage netwerk doorwaadbare stad en blz 13 Addendum mobiliteitsvisie Verkenning Oosterhamrikzone).

In de mobiliteitsvisie wordt gesproken over de doorwaadbare stad, waarbij de bereikbaarheid blijft behouden en de leefkwaliteit wordt versterkt. Hierbij is het de bedoeling dat de verkeersveiligheid wordt verhoogd. Een van de opgaves die wordt benoemd is het ontmoedigen van autoverkeer bij scholen (blz 29 mobiliteitsvisie). Er wordt echter ook gesproken over een hoogwaardig openbaar vervoer als in de zone als vrij liggende snelle busroute (blz 7 Addendum Mobiliteitsvisie Verkenning Oosterhamrikzone). Het wekt bevreemding, gezien deze opgaves, dat een busbaan door de Vinkenstraat geplaatst wordt. Immers, kijkend naar het huidige straatbeeld en het inspiratiebeeld van de Vinkenstraat betekent dit in de nieuwe situatie een verbetering van 1 meter. In het huidige straatbeeld is in totaal een ruimte van 7,5 meter geschikt voor rijden en parkeren. In de nieuwe situatie neemt de busbaan 6,5 meter in beslag. Het is de vraag in hoeverre de leefkwaliteit verbeterd wordt door een dergelijke hoogwaardige busverbinding door de Vinkenstraat, waarbij voor de dragende busroute door de Vinkenstraat een snelheid geldt van 50km/uur op de vrij liggende busbaan (blz30 Bijlage Mobiliteitsvisie Netwerk doorwaadbare stad 2040). Daarbij rijst tevens de vraag welk effect het heeft op de verkeersveiligheid van een busbaan langs de school in de Vinkenstraat, waarbij ook taxi's gebruik kunnen maken van deze busbaan.

Er zijn tien uitvalswegen in de stad, de Oosterhamrikzone is daar 1 van. Deze uitvalsweg heeft een heel beperkte functie als verbinding naar andere delen van de stad, die een eigen wijkuitvalsweg naar de ringweg hebben (blz 28 Bijlage Mobiliteitsvisie Netwerk doorwaadbare stad 2040). Toch wordt een nieuwe oeververbinding gezien als een manier om andere stadsdelen niet meer te belasten met verkeer uit de Oosterpark en wordt het gezien als een verbetering voor de bereikbaarheid van het UMCG. Terwijl uit de analyse blijkt dat het verkeer van en naar het UMCG hoofzakelijk zuidelijk is georiënteerd en voor minder dan 10% gebruik maakt van de autoverbinding (blz 24 Addendum Mobiliteitsvisie Verkenning Oosterhamrikzone).

Gezien het bovenstaande willen wij uw raad verzoeken om het onderdeel 'voorlopig ontwerp voor de Oosterhamrikzone met daarbij de busverbinding en de nieuwe oeververbinding in het verlengde van de Vinkenstraat achterwege te laten bij het besluit, waarbij eerst het onderzoek naar de meerwaarde van de autoverbinding Oosterhamrikzone nader wordt onderzocht.