

Groningen 6 mei 2021

Geacht College,
C.c. leden van de Raad,

Hierbij reageren wij op de voorliggende Concept-Mobiliteitsvisie, met name op de op de nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone en het verplaatsen van de busbaan.

Samenvatting

1. U noemt de nieuwe oplossing een 'wijkinprikker', maar het is nog steeds hetzelfde Oosterhamriktracé, maar dan met 30 km per uur i.p.v. 50.
2. In het coalitieakkoord staat dat u eerst alle alternatieven onderzoekt, en als deze niet werken, het OHT in beeld komt. U heeft geen enkele variant zónder OHT onderzocht.
3. Nut en noodzaak ontbreken. Uit uw visie blijkt dat de alternatieven werken. Ze dragen namelijk bij tot een forse reductie, dus is er geen noodzaak meer voor een OHT.
4. In de brief schrijft u dat de Raad heeft besloten tot een auto-ontsluiting, maar dat is onwaar. De Raad heeft een 'what if' besluit genomen: áls er een OHT komt, dan wordt het de variant 'splitsing'. Dát er een OHT moet komen, is nooit besloten.
5. We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid van de busbaan. De straten in deze woonwijk zijn zo smal dat de door u aangegeven voorwaarden (meer ruimte voor groen en een verbetering van de directe woonomgeving) hier verre van haalbaar zijn.

Inleiding

Wij kunnen ons vinden in de uitgangspunten van deze visie. Focus op leefbaarheid en mobiliteitsmodi die bijdragen aan gezondere mensen en een gezondere stad. Lopen en fiets als uitgangspunt, aangevuld met OV. En auto's alleen waar het onontkoombaar is. Deze visie spreekt ons aan. De uitwerking van uw visie voor het oostelijk deel van de stad ervaren wij echter als zeer teleurstellend. Dat komt omdat de auto-ontsluitingsweg van de ring naar het UMCG en de stad door de Oosterhamrikzone (variant splitsing) er nog steeds deel van uitmaakt. De ontsluitingsweg (ook als 30 km/u-weg) en de verplaatsing van de busbaan naar de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan drukken zwaar op onze leefomgeving. Ook dit is in tegenspraak met het coalitieakkoord waarin staat dat de leefkwaliteit voorop staat.

Oude wijn in nieuwe zakken

U geeft aan dat de geplande auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone geen gebiedsontsluiting meer zal zijn, maar een 'wijkinprikker'. Dat is vreemd, omdat de weg wel degelijk is bedoeld om het UMCG en de stad te ontsluiten. Opvallend is ook dat in de stukken niet meer (of slechts nog in een enkele keer) gesproken wordt van het Oosterhamriktracé. Ook al noemt u de ontsluitingsweg anders, en doet u voorkomen dat het echt iets heel anders is, het is nog steeds gewoon het Oosterhamriktracé. Het is hetzelfde plan uit 2016 en 2018, met dien verstande dat de route langs de Oosterhamrikkade nu 30 km/u is geworden, in plaats van 50 km/u.

U wekt met uw benaming een misleidend beeld. Zo meldt RTV Noord op haar site in haar bericht over de mobiliteitsvisie: *Ook de plannen voor de aanpak van het Oosterhamriktracé staan met het voorstel van Broeksma op losse schroeven. 'Het is niet meer nodig', zegt Broeksma erover. 'Wijkbewoners worden op een andere manier met de ringweg verbonden'*. We zijn het volledig eens dat de auto-ontsluitingsweg niet meer nodig is. Uw voorstel is echter nog steeds de vijfde stadsinrikker, waartegen honderden buurtbewoners zich in 2018 hebben verzet.

U houdt ons voor dat vooral de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk zelf van de ontsluitingsweg en de busverbinding profiteren. We begrijpen dit niet. Waar op alle invalswegen naar het UMCG 30 km/u gereden wordt, zal de route door de Oosterhamrikzone voor verkeer van buiten onze wijken niet minder populair zal zijn. In feite maakt u er een drukke weg à la de Petrus Campersingel bij. Cijfers maakten al duidelijk dat een stadsinrikker door de Oosterhamrikzone niet veel helpt bij het ontlasten van het spitsverkeer. Dat deze weg geen nieuw verkeer zal aantrekken geloven we niet, omdat het met name in de spits voor verkeer uit het noorden en oosten toch verleidelijk zal zijn om via deze route het UMCG en de stad te bereiken.

Ernstige twijfels over ruimtelijke inpassing busbaan.

De belasting van uw plan voor onze leefomgeving is nog steeds fors. Voor de bedenkingen die we hierbij hebben verwijzen we graag naar bijlage 1 bij deze brief. Speciaal vestigen we de aandacht op de gevolgen voor de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Deze zijn niet in het voorstel ingetekend en daarom niet transparant. Uit eigen metingen blijkt dat zowel de Thomassen à Thuessinklaan als het begin van de Vinkenstraat te weinig ruimte bieden voor zowel een busbaan met dubbele rijloper, een ventweg met eenrichtingsverkeer voor auto's en twee richtings-verkeer fietsers, een parkeerstrook, twee groenstroken als scheiding tussen busbaan en ventweg en trottoir en twee trottoirs aan te leggen. Om aan alle CROW regels te voldoen en de beide groenstroken de uitstraling te geven zoals in uw plan wordt voorgesteld, zal in de Thomassen à Thuessinklaan een deel van de voortuinen moeten worden opgegeven. In het begin van de Vinkenstraat is het ruimtegebrek erg problematisch. Daar zullen de voortuintjes door de bewoners volledig moeten worden opgeofferd. Het zou van goed bestuur getuigen als de Raad de beschikking krijgt van een plattegrond van genoemde straten, die ASSV- en CROW-proof is. Hieruit zal duidelijk blijken dat uw plan van de busbaan niet voldoet aan uw voorwaarde voor een verbeterde en groenere woonomgeving.

Gebroken belofte

Uw coalitie-akkoord is over de Oosterhamrikzone glashelder:

“In dit licht zoeken we naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ). Deze verbinding komt pas in beeld als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen. De leefkwaliteit staat voorop en om deze zo goed mogelijk te borgen betrekken we belanghebbenden hierbij. We gaan verder met de planvorming van zowel de OHZ als de alternatieven, zodat we in 2021 een afgewogen besluit kunnen nemen.”

In deze passage schuilt een belangrijke belofte. Over het onderzoek naar alternatieven is zelfs een motie ingediend, die volgens u is 'afgehandeld'. Die afhandeling zien we echter niet terug. Het beloofde onderzoek naar alternatieven wekt de verwachting dat op zijn minst eerst varianten zijn bekeken waarin de auto-ontsluitingsweg niet voorkomt. Daarbij zou dan gezocht moeten zijn naar alternatieve oplossingen voor obstakels. De ontsluitingsweg kan pas in beeld komen als de varianten zonder auto-ontsluitingsweg niet voldoen. Zo'n onderzoek lijkt niet te zijn gedaan: de ontsluitingsweg komt voor in alle mogelijke varianten die we tot nu toe hebben gezien. De Raad kan zo geen eerlijke vergelijking of afweging maken.

De noodzaak ontbreekt

De in uw visiestuk genoemde managementmaatregelen leiden tot grote reducties van het autoverkeer in de stad (- 14 tot -16%!). Wij leiden hieruit af dat het bestaande wegennet het autoverkeer van en naar onze wijken - ook in de toekomst - kan dragen en dus de noodzaak voor een ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone ontbreekt.

Verder voert u aan dat de komst van 2.000 nieuwe woningen in onze omgeving dagelijks 6.000 nieuwe autobewegingen zal geven en dat mede daarom de ontsluitingsweg nodig is. Dit lijkt ons een slag in de lucht en bovendien overdreven. Uw cijfers over toename van woningen zijn niet duidelijk onderbouwd. (we begrijpen niet waarop u zich baseert. Rekent u bewoners van de huidige bebouwing hierin niet al mee?). Over het toekomstig aantal autobewegingen kan niemand een goede voorspelling doen. Niet het aantal woningen is hierbij (mede) bepalend, maar het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het belang dat bewoners in de toekomst aan autobezit hechten. Het is overigens zeer onwaarschijnlijk dat al deze autobezitters massaal in de spits hun weg door de wijk gaan zoeken.

Onheldere besluitvorming

U hebt een verantwoordelijkheid de Raad duidelijk en transparant voor te lichten over de besluitvorming rondom de Oosterhamrikzone. U wekt echter een beeld dat de plannen al in een verder stadium van besluitvorming zijn dan werkelijk het geval is. Zo geeft u aan dat het Raadsbesluit uit 2018 het voornemen beschrijft om een gebiedsontsluitingsweg te realiseren in de zone. Dit is onjuist, er zou alleen nader onderzoek naar een dergelijke weg plaatsvinden. Besluitvorming hierover vindt pas na de zomer van 2021 plaats. U beweert ook dat de Raad al heeft besloten dat de Korreweg een fietsstraat wordt. Ook dit is onjuist. Er is alleen een voorkeursvariant aangewezen. Van een definitief besluit is geen sprake. Er is beloofd dat integrale besluitvorming zal plaatsvinden en geen besluitvorming op onderdelen. Door de Raad al vast besluiten in de schoenen te schuiven, ontstaat een onjuist beeld van de invloed die de Raad nog op de plannen heeft.

Samenhang met Korreweg

U geeft aan dat de inrichting van de Korreweg als fietsstraat op zichzelf staat en een auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone niet nodig maakt. In het verleden is ons - door experts en door de gemeente - steeds nadrukkelijk anders voorgehouden. We begrijpen uw verandering van redenering niet. Als het Oosterhamriktracé (toch) de prijs is voor de nieuwe inrichting van de Korreweg, dan is die prijs veel te hoog.

We vragen ons af of er voldoende is nagedacht over alternatieven voor de inrichting van de Korreweg. We menen dat winst voor de fietsveiligheid met name kan worden vergroot op de Gerrit Krolbrug en op de grote kruispunten die de fietsers onderweg tegenkomen. Op een

inrichting van de Korreweg als fietsstraat is geen winst te behalen, zonder dat het aantal autobewegingen flink vermindert. Ons alternatieve plan, *De Groene Oosterhamrikzone* voorziet in een aantrekkelijke fietsroute, die de druk van het aantal fietsers op de Korreweg kan verlichten.

Tot slot

We verzoeken u alsnog één of meerdere varianten uit te werken waarin de auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone ontbreekt en daarbij duidelijk aan te geven wat de gevolgen hiervan zijn voor de doorstroming van het verkeer. We verzoeken u daarbij een zorgvuldig beeld te schetsen, zowel op het terrein van de inhoud van uw visie als op het vlak van besluitvorming. Pas dan kan de Raad een eerlijke afweging maken in het licht van uw coalitieakkoord en krijgt ook ons alternatieve plan, een kans.

In bijlage 1 vindt u onze gedachten over uw plan. In bijlage 2 treft u onze bezwaren aan in twaalf punten. Met ons alternatieve plan, *De Groene Oosterhamrikzone*, bent u bekend. Voor uitgebreide informatie hierover verwijzen wij naar www.groeneoosterhamrikzone.nl.

Hoogachtend,

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk
Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost
Woonschepen Oosterhamrikkanaal

Bijlage 1, Concept-Visie Oosterhamrikzone

In deze bijlage gaan wij kritisch in op het de door het College voorgestelde plan voor een ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone en de verplaatsing van de busbaan naar de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan.

Groene inpassing

Om de pijn van de auto-ontsluitingsweg te verzachten kiest het College voor een weg waar 30 km/u gereden mag worden. Deze weg wordt op een groene wijze ingepast aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade. Dat valt op zich te prijzen. Veel elementen uit ons alternatief 'De Groene Oosterhamrikzone' vinden wij hierin terug. Zo is er in een looppad langs het kanaal voorzien, is er ruimte voor fietsers en is er meer ruimte voor toevoeging van groen dan in het oorspronkelijke plan. Het groen is vooral ook bedoeld om van de kade een plek om te verblijven te maken. Dit is van uitermate groot belang, vooral omdat de omliggende omgeving veel appartementbewoners (komen te) wonen, die een tuin als verblijfplaats missen.

Onze zorgen gaan uit naar wat hiervan overblijft als de plannen eenmaal zijn gerealiseerd. We vrezen dat de groene inpassing de sluitpost zal zijn. De drukte van het autoverkeer zal bepalend zal zijn voor de verblijfskwaliteit. De drukte die het College verwacht maakt verblijven langs de kade al weinig aantrekkelijk en nodigt niet uit tot gebruik van het looppad. De weg zal (zeker in samenhang met de verderop gelegen busbaan) nog steeds een barrière vormen tussen de oude stadswijken.

Van concrete maatregelen om de snelheid van 30 km/u te handhaven spreekt uw visie niet. Of het verkeer ook daadwerkelijk 30 km/u gaat rijden hangt volledig af van de inrichting van de weg, zoals u zelf terecht ook onderkent.

Omdat in feite sprake is van een stadsontsluitingsweg begrijpen we niet waarom omwonenden in de Oosterparkwijk en Korrewegwijk de grootste gebruikers van deze weg zullen zijn. We vrezen drukte van autoverkeer afkomstig van buiten onze wijken, met name in de spits.

De busverbinding

Het meest knellende onderdeel van uw plan is de busbaan door de drukbewoonde Vinkenstraten de E. Thomassen à Thuessinklaan. De busbaan doorkruist *en passant* ook nog de Zaagmuldersweg en het winkelgebied Wielewaalplein, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid en parkeergelegenheid. U lijkt zich in uw eigen ambitie te verslikken door ook nog eens het fietsverkeer van- en naar Kardingge door deze straten te willen leiden. Onze eigen metingen brengen ons nu al tot de volgende bevindingen:

- Alle tuinen in de Vinkenstraat moeten worden opgeofferd
- Bussen rijden op een afstand van 3.30 meter met 50km/u langs de gevels van honderden woningen
- Er is met aftrek van de trottoirband ruimte voor slechts 80 cm groen.
- Wil men (wat nodig is) in twee richtingen fietsverkeer dan zal ook een deel van de voortuinen aan de Thomassen à Thuessinklaan moeten opgeofferd.
- Bewoners aan de noordzijde van de Thuessinklaan en de Vinkenstraat raken allemaal hun parkeerplaats en de verbinding met de openbare weg kwijt.

- Diezelfde bewoners moeten als zij zich met de fiets willen verplaatsen eerst de busbaan en enkele groenstroken oversteken alvorens zij de fietsbaan bereiken.
- Verhuizen, het bezorgen van pakjes en het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan de huizen zal door het gebrek aan ruimte zorgen voor blokkades. Door de versmalde trottoirs kunnen ambulances en andere nooddiensten de woningen aan de noordzijde niet direct bereiken.
- Er verdwijnen tientallen parkeerplaatsen voor de bewoners

Onze conclusie is dan ook dat het plaatje in uw visualisatie de werkelijkheid niet benadert. Forse inpassings- en verkeersproblemen worden vooruitgeschoven. Dit wekt vooral de indruk dat de problemen die de busbaan onmiskenbaar veroorzaakt, met mooie plaatjes worden verhuld.

Bijlage 2, Samenvatting van bezwaren

Wij vatten onze bezwaren en bedenkingen tegen uw concept-mobiliteitsvisie samen in onderstaande hoofdpunten. Ook hebben wij nog een aantal vragen (zie vet):

1. In het College-akkoord staat dat u de alternatieven voor een auto-ontsluitingsweg gaat onderzoeken, en als deze voldoen, er geen Oosterhamriktracé meer komt. Van een dergelijk onderzoek is niet gebleken. Varianten zonder ontsluitingsweg zijn kennelijk niet in overweging genomen. De Raad kan nu geen afweging kan maken.
2. Uit de visie blijkt klip en klaar dat de managementmaatregelen leiden tot een generieke daling van 14-16% autoverkeer binnen de ring. Nut en noodzaak van meer asfalt ontbreken dus volledig.
3. Het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van het Oosterhamriktracé komt volgens u in en uit (onze) omliggende wijken (Oosterparkwijk en Korrewegwijk). Vooral deze wijken zouden van de maatregelen profiteren. De visie van de bewoners van de omliggende wijken is dus van groot belang: **Is de wens van omwonenden in uw onderzoek betrokken?**
4. In de begeleidende brief schrijft u dat het Raadsbesluit in 2018 het voornemen beschreef om een gebiedsontsluitingsweg te realiseren'. Dit is niet waar. De Raad heeft in 2018 besloten tot verder onderzoek, en een 'what if' besluit genomen: áls er een OHT komt, dán wordt het de variant 'splitsing'. Over (het voornemen van) het realiseren van een OHT *zelf* is geen besluit genomen.
5. Ook als het gaat om de Korreweg schuift u ten onrechte de Raad een besluit in de schoenen. Er is slechts een voorkeursvariant aangewezen, dit is overigens al in strijd met de belofte dat geen besluitvorming op onderdelen zal plaatsvinden en had niet zo vroeg al aan de Raad mogen worden voorgelegd.
6. Onderzoeken met wisselende cijfers volgen elkaar in rap tempo op. In 2016 was de groei van autoverkeer in de stad nog 20%, in 2018 was deze 13% en nu is deze weer 22%. Als er elke twee/drie jaar nieuwe cijfers komen, zijn die dan nog betrouwbaar?
7. Specifieke cijfermatige onderbouwing ontbreekt. **Waar komen precies al die nieuwe inwoners te wonen? Waaruit blijkt dat 2.000 nieuwe inwoners 6.000 vervoersbewegingen per dag creëren? Wat zijn de exacte vervoersstromen per inkomende weg (o.a. Bedumerweg, Damsterdiep, Europaweg)?** Enzovoorts.
8. **Kunt u ons een overzicht doen toekomen van nominale aantallen autobewegingen in plaats van percentages? En dat uitgesplitst per ontsluitingsweg:**
 - a. **De aantallen zonder enige maatregel**
 - b. **De aantallen met alle genoemde maatregelen zonder OHT**
 - c. **De aantallen met alle genoemde maatregelen mét OHT**
9. U speelt met woorden. U noemt de auto-ontsluitingsweg geen Oosterhamriktracé of gebiedsontsluitingsweg meer, maar een 'wijkenprikker'. Maar in de volgende alinea blijkt dat ook het UMCG wordt ontsloten, en het verkeer naar de binnenstad alleen wordt tegengehouden door een ongedefinieerde 'knip' in de Bloemsingel. Uit de visie Mobiliteitstransitie blijkt ook duidelijk dat een autoverbinding alleen meerwaarde heeft bij een pure wijkontsluiting, om aanzuiging op ander verkeer te voorkomen. U stelt nu veel meer dan een wijkontsluiting voor, maar ontkent dat sprake is van aanzuigende werking voor autoverkeer. Dat begrijpen we niet.

10. De nadelige effecten voor omwonenden en flora/fauna zijn niet meegenomen in dit verhaal ('leefkwaliteit staat voorop' staat in uw coalitie-akkoord). De leefkwaliteit voor de bewoners gaat door deze plannen hard achteruit. Hierbij denken we vooral aan de bewoners van de Vinkenstraat, het Wielewaalplein en de E. Thomassen á Thuessinklaan. En ook aan de bewoners van de Oosterhamrikkade vanwege de aanzuigende werking van de ontsluitingsweg. **En wat vinden de ondernemers aan het Wielewaalplein van de plannen?**
11. De busbaanverbinding door de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan leidt tot forse inpassingsproblemen en veiligheidsrisico's voor de bewoners. Deze worden in uw visie onvoldoende benoemd of vooruitgeschoven.
12. Tot slot: ons alternatieve plan, *De Groene Oosterhamrikzone*, kent geen auto-ontsluitingsweg door de Oosterhamrikzone. De nadruk ligt op fietsers, voetgangers, OV en groen. Ook de busbaan wordt niet verplaatst. Ons alternatief is veel meer passend bij uw ambities. Helaas is een scenario zonder auto-ontsluitingsweg door u nooit onderzocht, waardoor onze variant nog niet inpasbaar is. Wij vinden dat dit onderzoek alsnog moet plaatsvinden, zodat ook deze variant een gelijkwaardige kans krijgt. **Bent u bereid dit plan ook te bestuderen en door te rekenen?**