

Groningen 28 november 2021,

Beste leden van de gemeenteraad Groningen,

Het is met de moed der wanhoop dat ik voor de vierde keer reageer op de mobiliteitsvisie. Met cijfers en data laat ik zien dat nut en noodzaak ontbreken en de alternatieven onterecht terzijde zijn geschoven.

Ik doe dat als betrokken bewoner van de Korrewegwijk. Omdat ik geloof in de kracht van inwoners, in het samen optrekken, in de verbinding tussen wijken creëren. In mijn persoonlijke leven geldt dat ook letterlijk. Mijn kinderen zitten in de Oosterparkwijk op school en hebben daar hun vriendjes. Het zijn de kinderen en bewoners die de verbinding maken, en de inrichting van de stad zou daarop volgend moeten zijn en niet andersom.

De manier waarop het bewonersplan 'De Groene Oosterhamrikzone' met een paar pennenstreken wordt neergesabeld is onacceptabel. Zoveel werk, zoveel goede mensen, zo grondig onderbouwd, zo passend bij de groene coalitie die wij in november 2018 kozen. Een plan waarbij wel een OV ontsluiting blijft, maar geen extra autoweg.

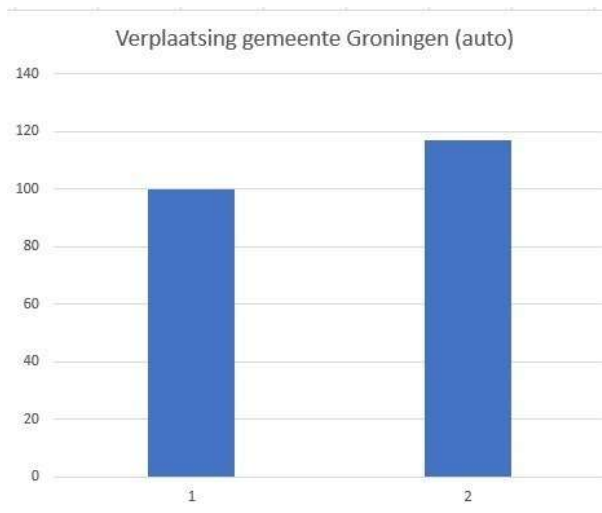
En waarom vindt de coalitie het plan niks? Omdat het de doorstroom van auto's te weinig vergroot. Het brengt ons op het waarom van deze verbinding. De reden is: 'Er komen meer auto's en dus moet er een autoverbinding komen'. De eigen data wijzen dat echter niet uit, wat ik hier zal aantonen.

Allereerst merk ik op dat in veel tabellen en grafieken cruciale informatie ontbreekt waardoor een vertekend beeld wordt geschetst. Ook verschillen belangrijke cijfers van eerdere addenda. De huidige informatie is sterk onvoldoende om zo'n belangrijk besluit te nemen, en toont in elk geval niet de noodzaak aan van deze majeure operatie, noch de effecten. Het is verbazingwekkend dat de meest basale informatie niet voorhanden is, of deugdelijk aangetoond.

Dat begint al bij de plaatjes op pagina 6 van het Addendum Modeldoorrekening en betreft de groei van het aantal voertuigkilometers binnen de ring. Kerndata dus.

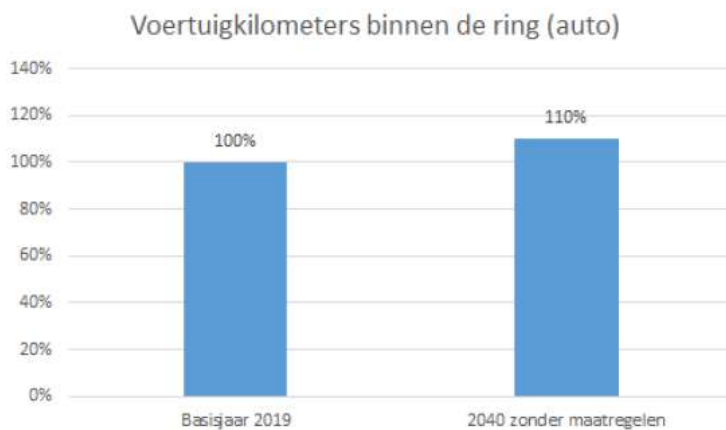


Optisch lijkt dit een enorme stijging, een verviervoudiging. Maar de bodem van de Y-as staat op 95%. Als je ditzelfde plaatje een andere Y as geeft, ziet deze er zo uit:



Dit doet meer recht aan de daadwerkelijke stijging, namelijk 20%.

Maar er valt nóg iets op aan deze grafiek. In het addendum Modeldoorrekening van april stond deze zelfde grafiek, maar dan met 110% (en nu wel met de Y-as op 0).



Waarom is dit ineens 120% geworden? Dat wordt niet toegelicht in het addendum. Cruciale informatie die om onderbouwing vraagt.

Groei verkeer aan de oostkant

Laten we dan eens inzoomen op de effecten aan de oostkant, die blijkbaar anders zijn dan in de rest van de stad.

Motorvoertuigen per etmaal op wegvakken per scenario/variant

		2019 huidig	2040 zonder maatregelen	met autoverbinding		zonder autoverbinding	
				2040 mobiliteitsvisie	2040 knipvariant	2040 mobiliteitsvisie	2040 De Groene Oosterhamrik-kade
1	Bedumerweg	15000	16000	12000	12000	14000	14000
2	Sumatralaan	8000	10000	7000	6000	7000	10000
3	Floresstraat	1000	1000	1000	2000	2000	0
4	Heijmanslaan	1000	1000	2000	3000	2000	2000
5	Korreweg	5000	7000	1000	1000	1000	5000
6	Oosterhamrikkade nz	1000	1000	5000	0	2000	1000
7	Brug V. Starckenborghk. OHZ	0	0	6000	7000	0	0
8	Zaagmulderweg	6000	4000	7000	8000	8000	6000
9	Oliemuldersweg	1000	1500	1500	1000	1500	1000
10	S.S. Rosensteinlaan	9000	12000	9000	9000	10000	15000
11	Petrus Campersingel	11000	15000	11000	11000	12000	15000
12	Damsterdiep	9000	9000	7000	6000	8000	8000
13	Europaweg	25000	34000	28000	28000	29000	30000
14	Ring oost	48000	49000	44000	44000	41000	41000

De totalen staan hier niet onder dus die heb ik zelf maar even opgeteld.

In het basisjaar is het aantal motorvoertuigen 92.000 (ex ringweg). Het effect van de mobiliteitsvisie in 2040 is ongeveer 5,5%. Zonder autoverbinding een groei naar 96.500 en mét een groei naar 97.500. Dat is hoger dan het gemiddelde van de stad – waar een daling optreedt - maar ook weer niet om over naar huis te schrijven. 4500 auto's extra, die zonder OHT gelijkelijk verdeeld worden over de andere wegen, met Europaweg en Zaagmuldersweg als grote opvangsers. Een groei over een periode van 20 jaar, dus tijd genoeg om het aan te kijken.

Overigens: de groei zonder maatregelen is ook aan de oostkant 20% naar 111.000, vergelijkbaar dus met de rest van de stad. Maar nergens wordt toegelicht waarom de maatregelen hier 23% procentpunt minder effect sorteren dan in de rest van de stad (+5% versus -18%).

Merk ook op dat het totaal bij de Groene Oosterhamrik-kade 107.000 is in 2040. Dat is 10.000 hoger dan 'mobiliteitsvisie zonder autoverbinding' en maar een fractie lager dan 'zonder maatregelen'. Dit is absurd en onmogelijk. Waarom zou de groene bewonersvariant een aanzuigende werking hebben? Is hier wel een gelijk speelveld gecreëerd in de modellen? Hoe zitten die modellen eigenlijk in elkaar?

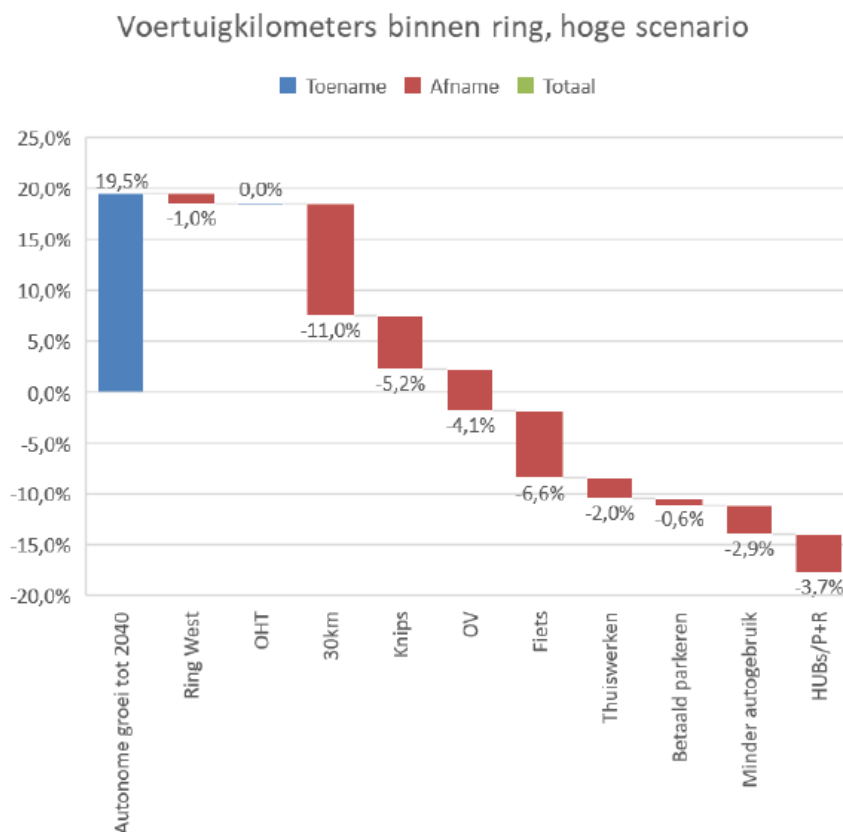
In bovenstaande tabel is niet helder wat er met de duizenden auto's gebeurt die niet meer over de ring Oost rijden in 2040. En waarom er mét autoverbinding meer auto's over de ring rijden dan zonder autoverbinding. Ook bevat deze tabel alleen cijfers over het hoge scenario. De bronnen (de 'modellen') zijn niet vrijgegeven en ook niet controleerbaar.

Telkens wijzigende modellen en cijfers

Kortom, het is een cijferbrij waar soms cruciale informatie ontbreekt. En waar rijden al die auto's heen? Het bereikbaarheidsonderzoek van Sweco betrof vooral UMCG. Later, in de Verkenning Mobiliteitstransitie, was sprake van een 'wijkenprikker'. Een ontsluitingsweg die alleen bedoeld is voor de omliggende wijken. In die verkenning werd geadviseerd om de kerngebieden in het centrum (waaronder het UMCG) te ontsluiten via OV. Nu is er toch weer sprake van bereikbaarheid van het UMCG en kunnen auto's doorrijden tot de parkeergarage bij DOT. En dat er een 'knip bij de Kapteynlaan' komt zoals optioneel in het stuk staat? Ik durf er wel een goede fles wijn op te zetten dat ie niet komt. In de verkenning Mobiliteitstransitie werd gesteld dat het OHT een aanzuigende werking van autoverkeer zou hebben, nu wordt dat weer ontkend. Het is elke keer weer zoeken in de enorme lappen tekst naar de kleine, cruciale wijzigingen die onderbouwing en doelen weer volledig op zijn kop zetten. Maar linksom of rechtsom stevast worden gevolgd door 'er moet een autoverbinding komen'. Er zit geen enkele logische causaliteit tussen de onderbouwing en de conclusie.

Maatregelen werken

In elk addendum weer nieuwe modellen en cijfers, maar inmiddels blijkt al voor de derde keer heel helder: 'Maatregelen werken'. Ook zonder autoverbinding. Thuiswerken, slimme P+R hubs, 30 km zones etc. De effecten van deze maatregelen zijn in elk geval dusdanig significant dat het terughoudendheid rechtvaardigt in plaats van 'autologica' waar het college van af zegt te willen.



Van het aantal verplaatsingen ontbreekt een watervalgrafiek dus beperken we ons hier tot de autokilometers.



De gepresenteerde cijfers geven in elk geval geen noodzaak aan voor een investering van € 75-100 miljoen die er toe leidt dat een busbaan 100 meter verderop een woonwijk in verplaatst wordt. En een autoweg voor 6.000 auto's over de Oosthamrikkade, nu vergelijkbaar met Zaagmuldersweg en Korreweg waar auto's en bussen samen rijden.

De motie om aanvullend onderzoek te doen naar leefkwaliteit en luchtkwaliteit is nog niet uitgevoerd omdat 'de raad nog een besluit moet nemen over budgetten en de *vaststelling van ontwerpen*'. Zo wordt telkens een checklist afgevinkt en zwemmen we de fuik van een autoweg in. Maar de leefkwaliteit stond voorop toch?

Concluderend: de onderbouwing van de noodzaak ontbreekt, de toekomstmodellen veranderen continu, de effecten op leefkwaliteit zijn nog niet bekend maar gelukkig hebben we de inspiratiebeelden: mooie plaatjes van spelende kinderen en 30 meter verderop een rijdende auto.

Zelfs de eigen adviescommissie adviseert om een aantal ontwikkelingen aan te zien alvorens een besluit te nemen tot inrichting.

Maar het college wil nu beslissen om de vastgoedontwikkelaars duidelijkheid te bieden. En oh ja, ook de bewoners. Maar die zitten niet te wachten op *déze* duidelijkheid. Duidelijkheid kan ook zijn: 'we doen het niet'. Maar dat is blijkbaar niet in het belang van de vastgoedontwikkelaars?

In het addendum OHZ staat dat er sprake is van 70% wijk-eigen verkeer. Wij hebben dus het meeste profijt cq last van dit besluit. Maar tot nu toe wordt er 0,0 tegemoet gekomen aan onze bezwaren, wensen en ideeën.

Geachte leden van de raad, ik onderschrijf de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie, maar haal de angel van de autoverbinding er alsjeblieft uit.

Met vriendelijke groet,