

Betreft: reactie op definitieve mobiliteitsvisie Groningen 2021

Groningen, 3 december 2021

Geachte leden van de raad van de gemeente Groningen,

Het OV-Consumentenplatform wil door middel van onderstaande aandachtspunten een aanvullende reactie geven op onze eerdere reactie van 4 juni op de concept mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Met name uw plan om de busbaan aan de Oosterhamriklaan op te heffen, genoemde rijbaan open te stellen voor autoverkeer en de busroutes te verplaatsen naar de Vinkenstraat.

In voorgesteld beleidsstuk ("Variant splitsing 2018") zegt uw college:

"Ten aanzien van de mobiliteitsopgave in het gebied besloot de gemeenteraad van Groningen in 2018 om "splitsing" vast te stellen als voorkeursvariant". Daarmee stelde de raad vast om de huidige busbaan te willen verplaatsen naar de route Vinkenstraat - E. Thomassen à Thuessinklaan. Een nieuwe fiets- en autoverbinding over het Van Starckenborghkanaal te realiseren, vormgegeven als 50km/u gebiedsontsluitingsweg op de Oosterhamrikkade Noordzijde. Voor genoemde verbinding over het Van Starckenborghkanaal sprak de raad uit een voorkeur te hebben voor "een nieuwe multimodale brug in het verlengde van de Vinkenstraat."

Het Consumentenplatform deelt de reactie van de buurbewoners over de verminderde leefbaarheid door dit plan.

Vanuit onze positie als gebruikers en vertegenwoordigers van het openbaar vervoer, willen wij daar onderstaande punten nog aan toevoegen:

1. De door u beoogde nieuwe busroute is een duidelijke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente heeft in het verleden aanzienlijke investeringen gedaan in het verbeteren van de infrastructuur voor openbaar vervoer en doet dat ook nu nog. Ook zal de snelheid op de voorgestelde nieuwe busroute afnemen. Hierdoor zullen aansluitingen krappere worden en zullen exploitatiekosten toenemen. Deze verloren geldstromen ziet het Consumentenplatform liever terug in verbetering en tariefsverlaging binnen het ov.

De busbaan Station-Peizerweg-Hoogkerk is een mooi voorbeeld van OV-beleid tot nu toe. Samen met het Oosterhamriktracé heeft dit geleid tot een hoge kwaliteit busverbinding Leek-Lewenborg en Roden-Beijum.

Uw plannen halen dit paradepaardje van het stadsregionaal vervoer onderuit.

2. In een tijd waarin duurzaamheid steeds meer als een urgente zaak wordt beschouwd, is verschuiven van de voorkeurspositie van openbaar naar particulier vervoer een slecht idee, zeker als het ov volledig op groene elektriciteit rijdt en auto's nog lang niet.

3. Voor wie is deze nieuwe auto tangent? Oorspronkelijk werd beweerd, dat dit voor het UMCG was, maar dat is inmiddels niet meer de doelgroep hebben wij uit gesprekken met diverse ambtenaren en het college begrepen. De nieuwe doelgroep zouden de bewoners van de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk zijn, maar bewoners van deze wijken zijn juist de grootste tegenstanders van deze plannen. Kortom, voor wie is deze route nu werkelijk bedoeld?

4. De mobiliteitsvisie zou ook het kader zijn voor een nieuwe ordening van het verkeer binnen de ringwegen. De grondgedachten van het VCP voor de binnenstad: "Doorgaand verkeer naar de ringstructuur en beperking van het aantal tangenten wordt doorbroken door het creëren van een nieuw tangent"

5. In onze brief "Perpetuum mobile OV, vervoer zonder parkeerproblematiek" uit 2019 hebben wij een aantal suggesties gedaan voor het Transferium Kardinge, om hiervan een waardig entree voor de binnenstad te maken, gesitueerd aan de ringweg en verbonden met de binnenstad via het Oosterhamriktracé.

Naast de aanvullende opmerkingen over het Oosterhamriktracé, onderstaand onze suggesties voor aanpassingen rondom Kardinge:

- Een forse opwaardering van de busbaan van het UMCG naar Kardinge. Het ov moet op dit tracé geheel ongehinderd door overig verkeer, door kunnen rijden met vanaf 2022 uitsluitend elektrische voertuigen.
- Naast reguliere bussen zijn ook vervoermiddelen van het UMCG vanaf Kardinge tot in het ziekenhuis en omgekeerd mogelijk.
- Het transferium Kardinge wordt opgewaardeerd tot een entree van het UMCG, als uitgerolde loper voor het stadscentrum.
- Overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel, van bus, hubtaxi, auto of fiets, en vice versa, moet geen hindernis, maar een welkome afwisseling kunnen bieden.
- Het hele transferium Kardinge wordt op dusdanige wijze met zonnepanelen overkapt dat het een bijdrage aan een CO<sub>2</sub> vrij vervoer kan leveren. Dit zou op een manier moeten gebeuren, dat het een voorbeeld wordt voor een klimaat adaptief en goede esthetische vormgeving. Het moet in alle seizoenen een prettige leef- en reisomgeving bieden.

De ontwikkelingen in het openbaar vervoer laten zien, dat de bus en de trein voor de langere afstanden goede alternatieven zijn geworden voor particulier autovervoer.

Ook bekend is, dat het merendeel van autobewegingen juist vrij korte ritten betreft.

Om het ov tot een goed alternatief te maken zijn initiatieven nodig, die de aantrekkelijkheid van ov ten opzichte van particulier autovervoer juist versterken.

Dat is een ruimtelijke overweging, een vervoerstechnische overweging en een milieuoverweging.

Een auto tangent over de busbaan Oosterhamriktracé is daarin een slechte keuze. Wij willen u dan ook verzoeken om niet *die* weg te kiezen, maar de bakens te verzetten.

In 2021 is nieuw autoasfalt naar de binnenstad geen verstandige keuze.

Op 8 december zou ondergetekende deze schriftelijke bijdrage namens het Consumentenplatform graag mondeling willen toelichten tijdens de geplande inspraakavond over de definitieve mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.

Met vriendelijke groet,  
Hans van der Veen,

Vicevoorzitter OV-Consumentenplatform Groningen

Postbus 189

9400 AD Assen

[secretariaat@ov-consumentenplatform.nl](mailto:secretariaat@ov-consumentenplatform.nl)