Groningen, 2 juni 2016

Betreft: besluit ontsluiting Oosterhamriktracé

Aan de raadsleden van de verschillende fracties.

Zoals bekend heeft het College de Raad een besluit voorgelegd met als uitgangspunten in hoofdzaak een auto-ontsluiting door de Oosterhamrikzone en een fietsstraat Korreweg. Daarnaast wil het College een onderzoek doen naar een fietsverbinding over de busbaanbrug van de Oosterhamrikzone naar Kardinge.

***Alternatief***

Op 1 juni 2015 hebben we - zoals u weet - in een brief aan het College en de fracties een alternatief naar voren gebracht voor een auto-ontsluiting. Het betreft de fietsverbinding van het P&R-terrein Kardinge naar het UMCG en een uitbreiding van het verkeer op de busbaan voor bestemmingsvrachtverkeer. De wethouders De Rook en Van der Schaaf hebben naar aanleiding hiervan op 15 juni 2015 in een gesprek met ons toegezegd dit alternatief gelijkwaardig naast drie varianten voor een auto-ontsluiting in het proces te betrekken en dat wij als buurtorganisaties in het vervolgproces gekend zouden worden (zie het ons door de gemeente toegestuurde conceptplan van uitvoering in de bijlage).

Uiteindelijk zijn we een jaar verder en moeten we constateren dat van de toezeggingen niets terecht is gekomen. De gemeente heeft ons alternatief - zodra daartoe ook maar enige aanleiding was - aan de kant geschoven en is op de oude voet verder gegaan.

***Proces in het kort***

Het proces begon voortvarend, met de toezegging van de projectleider in september 2015 dat alle varianten (inclusief ons alternatief) nader uitgewerkt zouden worden, dat opnieuw breed gekeken zou worden naar de verkeersproblematiek en dat bureau Lola ingezet zou worden voor de inpassing van de varianten. Er zou als element van dit geheel ook een second opinion komen op de bereikbaarheidsstudie van Goudappel Coffeng uit 2013. Deze zou worden uitgevoerd door Arane. Er zou daarbij gelet worden op de recente ontwikkelingen op verkeersgebied, als het succes van P&R-terreinen.

In maart j.l. bleek echter dat Lola slechts de drie autovarianten aan het uitwerken was en dat de gemeente - anders dan afgesproken - vóór juni a.s. een principebesluit wilde voorbereiden voor wel of geen autoverbinding door het tracé. Op 15 maart j.l. vroegen wij de wethouders om opheldering. De brief die wij schreven is u bekend. Wij zijn overigens sindsdien – onder uitdrukkelijk protest – in het proces betrokken gebleven.

Het gesprek met de wethouders vond uiteindelijk *twee maanden na ons verzoek* plaats op 17 mei j.l. De wethouders bevestigden ons dat op basis van het rapport van Arane geconcludeerd is dat ons alternatief geen voldoende oplossing kan bieden voor het ontsluitingsprobleem en dat het daarom van de baan is. Zij meenden dat wij voldoende bij het proces waren betrokken. We hadden tenslotte de opdracht aan Arane gezien en hadden gelegenheid gehad hierop te reageren. Daarmee was wat hen betreft de kous af. We mochten desgewenst nog wel wensen/voorwaarden stellen die van belang zijn voor de inpassing van een auto-ontsluiting (nog steeds onder uitdrukkelijk protest over de gehele gang van zaken hebben wij dit gedaan).

***Boos***

We zijn er zeer boos over dat onze variant zonder enige vorm van overleg is gepasseerd. Nadrukkelijk zijn we niet op voorhand tegen een autoverbinding, maar we willen dat het proces - zoals ons ook toegezegd - eerlijk en transparant verloopt en dat de gemeente gestand doet aan toezeggingen. Het is tegen onze afspraak in dat de uitkomst van het rapport van Arane heeft geleid tot uitsluiting van ons alternatief. We vinden het stuitend dat zelfs *nog voordat het rapport van Arane er lag* onze variant in de uitvoering al niet meer meedeed.

Een nadere studie van ons alternatief zou in onze ogen in ieder geval waardevolle informatie hebben geboden voor verbetering van de bereikbaarheid, bijvoorbeeld voor een tijdelijke oplossing zo lang er geen middelen zijn voor een adequate aanpassing van de busbaanbrug.

***Fragmentarisch beleid***

Onze indruk is dat het college fragmentarisch te werk is gegaan. Illustratief hierbij is de Korreweg als fietsstraat. De gemeente heeft in onze ogen nog voordat iets is onderzocht al vast informeel hiertoe besloten. Wethouder De Rook heeft in dit kader namelijk begin 2015 al toezeggingen gedaan aan noordelijke buurtorganisaties. Een dergelijk informeel besluit maakt een totaalvisie al onmogelijk en creëert problemen op ander vlak.

We vinden het in dit verband pijnlijk dat de wethouders nu besluiten tot nader onderzoek over een fietsverbinding van Kardinge naar het Oosterhamriktracé. Dit was onderdeel van ons alternatief en de doorrekening hiervan was ons toegezegd ter voorbereiding op het besluit. Het voelt nu voor ons alsof de kers van onze taart gepikt is. De gegevens die uit dit onderzoek voortvloeien zijn vanzelfsprekend belangrijk voor het gehele bereikbaarheidsvraagstuk. Een dergelijke ontsluiting kan de Korreweg ontlasten. Waarom eerst besluiten tot een fietsstraat en daarna verder onderzoek naar bereikbaarheid voor fietsverkeer doen? Dat is de verkeerde volgorde.

Andere deelprojecten naast de fietsbereikbaarheid zijn de parkeerproblemen in de omliggende wijken en de ontwikkeling van stadvilla’s langs de kade. Het is volstrekt onduidelijk wat de gevolgen van een auto-ontsluiting zijn voor de parkeermogelijkheden in de buurten en de huidige en nieuwe bewoners. Dat schept veel onzekerheid. Waarom kan het principebesluit in dit kader geen concrete en zorgvuldige waarborgen bevatten?

*Waarom haast?*

Het gehele besluit van de gemeente is ingegeven door een merkwaardige haast. Deze haast was er aanvankelijk omdat het gehele plan zou samenhangen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Nu deze brug toegankelijk zal zijn voor fietsers en auto’s is naar onze mening er geen reden meer voor haast. Aan een zorgvuldige voorbereiding van een besluit stond niets in de weg. Kritische vragen hierover van onze kant zijn noch door de projectleider noch door de wethouders afdoende beantwoord. Het besluit voelt in verschillende opzichten geforceerd.

*Middelen en knelpunten*

Er blijken onvoldoende middelen om de busbaanbrug aan te passen voor een echt geschikte ontsluiting. Besluiten tot een autoverbinding betekent dat al het verkeer over de daarvoor nooit bedoelde busbaan gestuwd moet worden. De busbaan is het belangrijkste onderdeel van het gehele plan. Waarom niet eerst middelen voor een geschikte brug vergaren en dan besluiten? Een belangrijk probleem wordt naar de toekomst geschoven.

Verder is onvoldoende onderzocht wat het effect is van knelpunten die onherroepelijk ontstaan als besloten wordt tot een autoverbinding. We denken daarbij vooral aan de Zaagmuldersweg en de J.C. Kapteijnlaan. Waarom al tot een autoverbinding besluiten als knelpunten onvoldoende onderzocht zijn?

***Conclusie***

We vinden dat het besluit van de raad niet aangenomen mag worden vanwege een onzorgvuldige voorbereiding. De impact van dit besluit op de omgeving is hiervoor veel te groot.

Er dient volgens ons opnieuw - op objectieve en integrale wijze - gekeken te worden hoe de bereikbaarheid van het UMCG verbeterd kan worden. Hierbij dient dan een totaalvisie ontwikkeld te worden met inachtneming van alle belangen (van fietsers, autoverkeer, bedrijven en omwonenden) en binnen het kader van beschikbare middelen. Het gaat daarbij dus om een totaalvisie van de verkeersstromen tussen Bedumerweg en Damsterdiep en het effect en mogelijke waarborgen voor de omwonenden. Hiervoor is in onze ogen nog ruim voldoende tijd.

Graag willen wij met u over het voorgaande van gedachten wisselen in een persoonlijk gesprek. Zouden we binnenkort hierover een afspraak kunnen maken?

Met vriendelijke groet,

Hans ter Haar

namens

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk

Buurtoverleg Professorenbuurt Oost

Woonschepen Oosterhamrikkanaal

Tel: 06-23986707