

Groningen, 17 juni 2018

Betreft: rapport '*Van b naar anders*'

Geachte Raadsleden,

Tijdens de inspraak in de raadscommissievergadering van 13 juni j.l. werd het college en de raadsleden gewezen op het rapport '*Van b naar anders*' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), een belangrijk overheidsadviesorgaan. Dit rapport werd 23 mei j.l. gepresenteerd. Zie voor de inhoud: <https://www.rli.nl/publicaties/2018/advies/van-b-naar-anders>

Bij de protestavond op de Oliemuldersbrug is dit rapport uitgereikt aan verschillende betrokken raadsleden. Opvallend was dat geen van hen echt op de hoogte bleek van het rapport. Tijdens de raadscommissievergadering maakte de wethouder de opmerking dat er veel rapporten verschijnen en dat deze verschillende uitkomsten geven. Hiermee wordt dit belangrijke rapport geen recht gedaan. Deze signalen uit onze stadspolitiek maken ons bezorgd en wekken twijfel over de waarde van de ambitie van de Stad om innovatief te zijn en duurzaamheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het rapport raakt de plannen rondom het Oosterhamriktracé in de kern. Het mag daarom niet zo zijn dat het niet serieus in de overweging wordt betrokken, bijvoorbeeld omdat betrokken raadsleden en bewindslieden vanwege hun drukke agenda geen gelegenheid nemen om het te bestuderen. Het belang van dit project is daarvoor te groot.

Daarom sturen we u deze nabrander op de inspraak, met het dringende verzoek hiervan kennis te nemen.

Rapport 'van b naar anders'

De Rli benadrukt in zijn rapport dat er in het mobiliteitssysteem een omslag nodig is om er ook voor de lange termijn voor te zorgen dat bereikbaarheid gewaarborgd blijft. Klimaat- en (lokaal) energiebeleid gericht op kwaliteit en gezondheid van de directe leefomgeving leiden er volgens de Rli toe dat duurzaamheid een centraal thema van het mobiliteitsbeleid zal moeten zijn. De Rli geeft aan dat tot voor kort duurzaamheidsdoelstellingen vooral werden benaderd als randvoorwaarden voor mobiliteit. De ambitie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is om duurzaamheid meer in het hart van de afwegingen over mobiliteit te plaatsen. Duurzaamheid refereert daarbij aan zaken als CO2 uitstoot en energieverbruik, circulaire economie, ruimtelijke ontwikkelingen, klimaatadaptatie en milieu- en gezondheidsbelasting.¹

Het rapport gaat over de oude en nieuwe manier van denken over bereikbaarheidsvraagstukken. Zo meldt het rapport dat oplossingen die in het verleden succesvol waren – het aanleggen en verbreden van wegen en het realiseren van extra spoorcapaciteit – dit niet langer zijn.

¹ Rapport, p. 15 en 16.

Het rapport legt onderbouwd uit dat de effecten van capaciteitsuitbreiding aanvankelijk vaak positief zijn, maar in de tijd afnemen. Doordat files in eerste instantie afnemen en reistijden korter worden wordt het aantrekkelijk om te reizen, waardoor files na verloop van tijd weer naar het oude niveau gaan. Analyses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid laten zien dat autogebruik na capaciteitsuitbreiding juist in de spits fors toeneemt.² Het rapport baseert zich daarbij mede op gegevens van het centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de leefomgeving (PBL). Beide instanties zijn dezelfde opvatting toegedaan en wijzen daarbij op de hoge kosten van capaciteitsuitbreiding, met name in stedelijk gebied, als gevolg van hoge inpassingskosten. CPB en PBL achten capaciteitsuitbreiding daarom steeds minder noodzakelijk en zien het accent verschuiven van uitbreiding van netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.

Het rapport (p. 22 en 42):

‘De veelheid, snelheid en onvoorspelbaarheid van alle ontwikkelingen leiden ertoe dat het oplossend vermogen van de nieuwe mogelijkheden nog niet altijd duidelijk is en de termijn waarbinnen deze mogelijkheden beschikbaar komen evenmin. De reflex van beleidmakers is om primair door te gaan op de bekende weg (meer van hetzelfde) om de onzekerheid over het succes van de inzet van publieke middelen uit de weg te gaan. De kwaliteit van het politieke systeem draagt daaraan bij, omdat niet snel wordt teruggekomen op eerder gemaakte keuzes. De raad constateert echter ook dat voor een investeringsstrategie die zich richt op uitbreiden van de bestaande infrastructuur en de bestaande capaciteit inmiddels geldt dat onzeker is in hoeverre die een toekomstvaste oplossing biedt.’

De bestaande infrastructuur is volgens de Rli in de basis voldoende voor de groeiende en veranderende mobiliteitsbehoefte. Voorwaarde is dat hiervan slimmer en meer vraaggestuurd gebruik wordt gemaakt, met betere koppelingen tussen den onderdelen van het netwerk en met gebruikmaking van technologische vernieuwing, data en ruimtelijke ingrepen. Kortom niet meer van hetzelfde, maar beter en anders.³

Het rapport roept overheden op de ruimte te nemen om al gemaakte keuzes en geagendeerde projecten te heroverwegen.

Tot slot

De wethouder benadrukt steeds dat we door moeten gaan met onderzoek naar een ontsluitingsweg door het Oosterhamriktracé, omdat niks doen geen optie is. Niemand heeft het echter over niks doen. Het gaat om de vraag of een kostbare ontsluitingsweg wel de juiste oplossing is. Het rapport laat overtuigend zien dat een ontsluitingsweg een mogelijkheid is die wordt ingehaald door de tijd. Daarbij komt nog eens dat het rapport van Sweco aantoonde dat het resultaat hiervan teleurstellend is. We zien niet in dat een nadere studie, waarmee 2,5 miljoen overheidsgeld gemoeid is, tot een ander inzicht zal leiden. Als de Stad zich alleen op deze achterhaalde oplossing richt, loopt zij het reële risico hiervoor geen financiering te krijgen, waardoor het plan op niets uitdraait en er geen enkele oplossing resteert.

Het is frustrerend dat andere opties door het college steeds buiten de deur gehouden worden.

We roepen de raad op om pas op de plaats te maken, tijd te nemen voor bezinning en zich te richten op andere mogelijkheden waarin duurzaamheid centraal staat. Dat scheelt voorlopig 2,5 miljoen, die bijvoorbeeld kan worden aangewend als bijdrage voor een fietsverbinding langs de busbaan over het

² Rapport p. 42.

³ Rapport, p. 11.

Van Starckenborghkanaal. Deze oplossing draagt namelijk *wel* overtuigend bij aan de bereikbaarheid van de stad, past binnen de ambitie de gezondste stad van Nederland te worden en stimuleert bewoners de auto te laten staan.

Met vriendelijke groet,

Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost
Bewonersorganisatie Oosterparkwijk
Woonschepen Oosterhamrikkanaal