

Groningen, 3 juni 2016.

Onderwerp:

Oosterhamrikzone, variant 4, ***'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen winnaars zijn!'***

Geachte gemeenteraadsleden van de stad Groningen,

Op dinsdag 10 mei ben ik in de Oosterhamrikheem bij de presentatie aanwezig geweest van de plannen om een zogenaamde 'prik-in' voor autoverkeer te maken vanaf de Ring naar het UMCG en de binnenstad.

Vooraf wil ik stellen dat ik begrijp dat diverse betrokken partijen graag de ontsluiting wensen. Het UMCG is daarbij een belangrijke partij met veel invloed, zo heb ik begrepen. Ook het College van B&W heeft al 15 jaar geleden de wens voor een ontsluiting geuit in het visiedocument 'De radiaal wakker gekust'.

Ik ga in deze brief niet in op de noodzaak van de ontsluiting. Die discussie is al gesloten en in de raad lijkt zich een meerderheid af te tekenen voor een nieuwe ontsluiting van het UMCG en de binnenstad voor personenauto's en vrachtverkeer.

Ik wil wel ingaan op de alternatieven die aan u worden voorgelegd.

De belangrijkste reden (**doel**) om te komen tot een nieuwe auto-ontsluiting aan de oostkant van de stad is het langzaam dichtslibben van de huidige toegangswegen naar het UMCG en daarmee ook de bereikbaarheid van de binnenstad.

B&W zijn zich bewust dat een auto-ontsluiting de nodige impact heeft op de aangrenzende buurten in de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Daarom zijn ambtenaren van zowel "Stad" als de provincie gevraagd, aan u de 3 allerbeste alternatieven voor te leggen, ten einde het beoogde doel te bereiken. En dat is een keuze maken uit de drie voorgelegde varianten. Bovendien is extra budget uitgetrokken om het Rotterdamse adviesbureau Lola schetsen uit te laten werken voor een voor hen ruim 220 km verderop liggende zone in de stad Groningen!

In het proces ter voorbereiding op de bijeenkomst op 10 mei waar de varianten zijn gepresenteerd, is er een aantal keren contact geweest tussen de bewuste projectleiders/ambtenaren en de diverse bewonersorganisaties.

Naar ik heb begrepen van de drie bewonersorganisaties zijn zij zeer teleurgesteld en buitengewoon boos in de uitkomsten van de plannen/varianten die aan u zijn voorgelegd. Er is niet of nauwelijks rekening gehouden met hun ideeën ten aanzien van het beperken van de overlast op hun leefomgeving of inbreuk daarop.

Ik zal hierop niet ingaan. Ik ga er vanuit dat de betrokken bewonersorganisaties u hiervan ook op de hoogte hebben gesteld. Wel durf ik te stellen dat de dienst RO/EZ al sinds 2003 een loopje neemt met burgerparticipatie in dit deel van de stad, terwijl zij even zoveel keren beterschap heeft beloofd aan burgers en de gemeenteraad. In het verleden hebben wethouders als Slink, De Vries en Van der Schaaf talloze malen beterschap beloofd. Helaas blijkt ook deze keer weer dat dat of de wethouders Van der Schaaf en Schroor loze beloften doen of dat ambtenaren de baas zijn op het Zuiderdiep.

Ter zake.

Er is door de projectleiders en Lola bewust gekozen voor de 3 getoonde varianten. Ik ben van mening dat er één mist, namelijk Variant 4, ***'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen winnaars zijn!'***.

Hieronder is variant 4, **'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen winnaars zijn!'**, uitgewerkt op de volgende punten:

- Kenmerken variant 4;
- Voordelen variant 4;
- Reactie op de argumenten waarom variant 4 niet is meegenomen door de projectleiders;
- Argumenten waarom variant 4, **'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen winnaars zijn!'**, de beste variant is;
- Advies aan Gemeenteraad.

Kenmerken Variant 4

1. Bussen en vrachtwagens gaan via het bestaande OV-tracé tot aan de Kapteijnlaan en vervolgens verder rechtdoor langs de noordkant van de Oosterhamrikkade naar de Singelweg en vervolgens afbuigend naar de Bloemsingel en via de Bloemsingel naar de Oostersingel en retour vice versa.
2. Autoverkeer gaat de stad in vanaf de Oliemuldersweg via de Oosterhamrikkade ZZ, links af bij de Zaagmuldersweg en vervolgens via de het Wielewaalplein en de Thomassen á Thuessinklaan naar het Wouter van Doeverenplein en vandaar rechtdoor naar het UMCG en de parkeergarage Boterdiep.
3. Retourverkeer via hetzelfde traject tot en met het Wielewaalplein. Vervolgens via de Vinkenstraat naar de Oliemuldersweg. Daar links en dan over een nieuwe brug of dam rechtsaf de huidige busbaan op naar de Ring.

Belangrijke voordelen:

- Zwaar verkeer (bussen en vrachtwagens kruisen **het bestemmingsverkeer naar het UMCG** en het centrum minder, te weten alleen nog ter hoogte van de Kruising Bloemsingel/Vrydemalaan. Dat levert voordelen op ter hoogte van de Kapteijnlaan en het Wouter van Doeverenplein;
- Bussen zijn sneller en met minder onthoud op bestemming UMCG, binnenstad en het station.
OV is een speerpunt in het beleid van zowel Stad als provincie;
- Autoverkeer naar het UMCG en de binnenstad stroomt beter door en is sneller op bestemming omdat er minder kruisingen zijn met de vrije busbaan. Immers op de kruisingen krijgt OV voorrang;
- De overlast van de ontsluiting wordt gelijk verdeeld over beide wijken en over meerdere straten, namelijk
 - Het zware OV en vrachtverkeer gaan via de busbaan aan de Oosterhamrikkade NZ;
 - Autoverkeer de stad gaat via de Oosterhamrikkade ZZ;
 - Autoverkeer de stad uit gaat via de Vinkenstraat.

Reactie op de argumenten waarom variant 4 niet is meegenomen door de projectleiders

De ambtenaren hebben mij verteld dat om 'mobiliteitsredenen' er niet voor is gekozen deze optie aan u voor te leggen.

Ik begreep deze uitleg niet. Wat zijn in normale begrijpbare burgertaal mobiliteitsredenen?

Ik heb er naar gevraagd.

De toelichting van een projectleider was als volgt:

1. 'De bus maakt bij uw voorstel meer haakse bochten.
Mijn reactie: Hoe moet ik deze argumentatie daadwerkelijk serieus nemen? In de voorgestelde varianten 1 t/m 3 zijn er in allen minimaal 3 haakse bochten. In variant 4, die ik opper, zijn alle haakse bochten verdwenen en komt er één 'bijna U-bocht' voor in de plaats, namelijk van de Singelweg naar Bloemsingel.

Mijn stelling is: Variant 4 telt minder bochten;

Ten aanzien van de 'bijna U-bocht' werd door de projectleider aangegeven dat het busbedrijf Q-Buzz een 'bijna U-bocht' niet mogelijk achtte.

Mijn suggestie is dat dit niet serieus is onderzocht. Er is ruimte genoeg om de bocht te nemen eventueel met een lagere snelheid dan 50 km, bijvoorbeeld 30 km en dan met continue doorstroming;

Mijn stelling is: Iedere gelede bus kan deze bocht nemen, zelfs met behoud van een aantrekkelijke snelheid en ruimte voor fietsers en voetgangers;

Er zijn ook andere verkeerstechnische oplossingen mogelijk. In de bocht slechts één rijstrook met wachttijd voor verkeer van één van beide kanten (zie trams in de Leidsestraat in Amsterdam). Echter deze optie is niet noodzakelijk wanneer er open en met een 'vrije' blik wordt gezocht naar alternatieven.

Mijn stelling is: als een gelede bus een rotonde 270 graden kan nemen, dan is een wijde U-bocht op de door mij voorgestelde plek zeker mogelijk.

2. 'De stad in via de Oosterhamrikkade Noordzijde is niet mogelijk. Er is te weinig ruimte voor een haakse bocht van de Oosterhamrikkade NZ naar de Zaagmuldersweg'.

Tja, ik weet niet hoe ik deze uitspraak moet plaatsen. Er is ruimte genoeg voor een bocht voor personenauto's. Vrachtwagens zou eventueel een probleem kunnen zijn. Echter deze gaan in mijn voorstel via het huidige bustracé met ontheffing. Overigens is het al jaren vaak een komen en gaan van vrachtwagens over de Oosterhamrikkade NZ.

Mijn stelling is: Door de auto's hier langs te laten gaan scheid je hen van de bussen, vrachtverkeer en gedurende een fors traject van de auto's die de stad in willen.

Er is voldoende ruimte voor de parkeerruimte aan de kant van de woonboten.

Bootbewoners verliezen niets van hun huidige 'leefruimte' en toezeggingen die daarover in het verleden zijn gedaan.'

3. 'Er is onvoldoende ruimte voor twee rijbanen, fietsstroken en voetpaden in Thomassen á Thuessinklaan'.

Dit is een bijzondere reactie. Er zijn diverse toegangswegen naar de stad waar het smaller is en de diverse verkeersstromen (auto's, fietsen en voetgangers) daadwerkelijk fysiek van elkaar zijn gescheiden. Dat weet u als kenners van de stad ook! Zie bijvoorbeeld de Hereweg in Helpman.

Mijn stelling is: In ruimtelijke zin, is (gescheiden) verkeer in beide richtingen mogelijk in de Thomassen á Theussinklaan met behoud van een groot deel van de parkeerruimte.

Er waren geen verdere argumenten, bleek bij navraag.

De uitwerkers van de plannen, te weten planologen, verkeerskundigen en dergelijke van de gemeente, de provincie en ook de landschapsarchitecten van Lola, hebben u een onvolledig beeld gegeven van de interessante varianten.

Variant 4, **Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen winnaars zijn!** is de allerbeste variant omdat:

- Het OV en het vrachtverkeer met deze variant het snelste en beste doorstromen vanwege de maximale scheiding van het autoverkeer.
Winnaars: OV-gebruikers, Q-Buzz, vrachtverkeer, fietsers en ook UMCG en buurtbewoners;
- Autoverkeer stroomt ook sneller door omdat zij niet of nauwelijks meer te maken hebben met verkeerssituaties waarbij zij moeten wachten op het OV;
Winnaars: autogebruikers en ook het UMCG en buurtbewoners;
- Het is voor de bootbewoners de beste optie of minst slechte variant, omdat zij gebruik kunnen maken van de bestaande grond langs het kanaal en omdat zij bijna allen hun ligplaats kunnen behouden.
Winnaar: eigenaren woonboten;
- Het nadelige effect van de prik-in, sterke toename van verkeersstromen in dit deel van de stad, wordt gelijkelijk verdeeld over de betrokken straten die in variant 1, 2 en 3 zijn meegenomen.

Conclusie: **minder verliezers;**

- De Oosterhamrikkade NZ, het gedeelte naast de huidige busbaan, kan heringericht worden voor bestemmingsverkeer naar de achterliggende buurten en het fietsverkeer. Tevens kan het aantal parkeerplaatsen minimaal gelijk blijven. Dit gebied kan heringericht worden in nauw overleg met de bewonersorganisaties;
Winnaars: de burgers en fietsers;
- Parkeerruimte in vrijwel alle straten kan in aantal gelijk blijven!
Winnaars: de burgers;
- De huidige busbaan heeft nauwelijks aangepast te worden;
Winnaars: de burgers in de stad;
- Er worden niet onnodig publieke middelen gebruikt te worden voor de realisatie van ogenschijnlijk aantrekkelijk plannen voor joggingpaden, stadstranden, theepaviljoens, bankjes voor verliefde stelletjes en speelstoelen voor kleine kinderen op de genoemde plekken langs het kanaal tussen langszazend OV, vrachtwagens en auto's. Daar is geen behoefte aan op die plek. Joggers gaan de Korrebrug over of naar het Molukkenplantsoen of naar het Oosterpark, dat weet iedereen die 'even' door de wijk loopt!
Dichtbij zijn er ook fraaie parken voor recreatieve doeleinden en verliefde stellen, namelijk rond de Hamburgervijver, Molukkenplantsoen, de Gorechtkade en het Oosterpark. Verder ligt het fraaie Noorderplantsoen dicht bij het andere uiteinde van de Oosterhamrikkade; De impressies van Lola zijn ronduit misleidend en te kenmerken als 'windowdressing' voor slechte ruimtelijke plannen die extreem veel geld kosten! En dat is er niet.
Winnaars: Stadgers en bewoners van de ommelanden, omdat publieke middelen niet worden uitgegeven aan zaken in de publieke ruimte waar geen behoefte aan is of waarin reeds op een andere wijze wordt voorzien.

Verder wil ik nog opmerken dat de projectleider opperde dat er een grote kans is dat het tekort aan parkeerplaatsen in de wijken hoogstwaarschijnlijk wordt opgeheven door **de bouw van een parkeerterrein en/of garage** in de buurt. Ik kan me niet voorstellen dat u deze optie ook serieus neemt als alternatief voor al dan niet betaald 'buurtparkeren....'. Dit vergt al snel een investering van enkele miljoenen. Is er een exploitatieoverschot bij het parkeerbedrijf? Heeft het grondbedrijf geld over om een stuk bouwgrond om 'te toveren' in parkeerruimte.

Mijn voorstel aan u op hoofdlijnen is, om de projectgroep te vragen variant 4 **'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen, winnaars zijn!'** serieus uit te laten werken. Onderdelen van de uitwerking zouden mijns inziens in elk geval minimaal dienen te zijn:

- een uitwerking van de voor- en nadelen voor alle afzonderlijke betrokken partijen zodat u in staat bent een evenwichtige afweging te maken bij de het beoordelen van de 4 varianten!
De betrokken partijen zouden in mijn ogen in elk geval dienen te zijn:
 - het UMCG;
 - de burgers van de stad Groningen;
 - bewoners van de woonboten langs de Oosterhamrikkade;
 - de ondernemers langs de beide kanten van Oosterhamrikkade en het Wielewaalplein;
 - de bewoners van de Korrewegwijk en meer specifiek de bewoners van de buurten grenzend aan de Oosterhamrikkade NZ;
 - idem Oosterparkwijk en meer specifiek de aangrenzende buurten;
 - fietsers.

Kortom; Laat u informeren over de inhoud en laat u niet primair beïnvloeden door de suggestieve, weinig realistische sfeerimpressies als die van Lola.

- een uitwerking van de kosten en de baten ten opzichte van de andere varianten op een voor u en de burger transparante wijze, door het liefst een externe 'rekenkamer' en niet door 'de slager die zijn eigen vlees kleurt'.

Tot slot:

- De raadsleden Inge Jongman en Wim Koks pleiten voor een totaalplan voor de verkeersafwikkeling in dit deel van de stad. Ik onderschrijf dat. Al 15 jaar wordt door diverse buurtorganisaties gepleit voor een integrale visie op mobiliteit en wonen in dit deel van de stad. Waarom geeft B&W niet de opdracht om deze visie te ontwikkelen?
Oproep: Luister naar Inge en Wim en naar de burgers!
- Dit is de kans om ook de burgers daadwerkelijk serieus te nemen. Bestuurders drinken graag meerdere keren per jaar koffie met bestuurders van het UMCG, vervoersbedrijven, de RUG, ondernemersorganisaties en dergelijke. Dergelijke partijen beschikken over een uitstekende professionele lobby, geld en tijd. Burgers niet.
Oproep: Bestuurders van onze mooie stad en Provincie, neem de burger ook serieus! Luister ook echt naar hen. Ga ook in gesprek met de burgers, hoor wat er leeft uit de eerste hand. Laat u niet leiden door halve waarheden in inspraakverslagen.
- Neem alsnog de fietsverbinding vanuit de stad rechtstreeks naar Kardinge, parallel aan de huidige busbaan, mee in de plannen. Dan zijn er nog meer **winnaars**.....;
Oproep: durf ook te kiezen voor een razendsnelle fietsverbinding tussen Stad en Kardinge;
- Vraag eventueel een niet eerder betrokken partij die graag burgers betreft bij planontwikkeling bij deze nieuwe aanvulling op de projectopdracht. Dat kan mijns inziens niet Lola zijn! Die zijn weliswaar creatief en stromen over van leuke ideeën, doch zijn inmiddels zeer gekleurd door de betrokkenheid van hen bij het proces tot op heden.
Oproep: Kijk niet naar alleen naar de suggestieve panelen die op 10 mei geshowd zijn aan de buurtbewoners, waar niemand ogenschijnlijk op tegen kan zijn. Kijk naar de mogelijkheden in de wijken en betrek burgers bij 'het kleuren' en aankleden van de openbare ruimte.

Indien u vragen heeft, neem dan vooral contact op.

Vanzelfsprekend ben ik bereid het voorstel variant 4 **'Het ijzersterke idee waarbij het UMCG, de buurtbewoners en vele anderen, winnaars zijn!'**, toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,
Een betrokken Stadjer,

Joost van Buiten
Star Numanstraat 59
9714 JK Groningen
E-Mail: joostvanbuiten@xs4all.nl