

Groningen, 27 maart 2018

Betreft: zienswijze bewonersorganisaties inzake het besluit Oosterhamriktracé

Aan de Wethouders De Rook en Van der Schaaf en aan de Raad,

Geachte wethouders en raad,

Hierbij onze zienswijze ten aanzien van het besluit van College en Wethouders inzake het Oosterhamriktracé en Korreweg. We sturen deze zienswijze op rechtstreekse wijze via deze brief, omdat de standpuntvorming in volle gang is en wij het belangrijk vinden dat onze concrete punten hierin worden betrokken.

Zeer laag rendement en zeer hoge impact

We hebben de variantenstudie met een open blik nauw gevolgd. Het rapport van Sweco/Lola doet ons de conclusie trekken dat de ontsluitingsweg als verkeersoplossing geen goed idee is. Wij onderkennen dat de stad in de spits een bereikbaarheidsprobleem heeft, maar kunnen alleen begrip voor de ontsluitingsweg opbrengen, als deze voldoende rendement geeft. Dat rendement blijkt nu maar zeer beperkt, en de impact op de woonomgeving blijkt - bij alle varianten - veel groter dan wij voorafgaand aan de variantenstudie vermoedden. Hierbij komt dat de kosten (inclusief brug over het Van Starckenborghkanaal), waarvoor de gemeenschap uiteindelijk moet opdraaien, torenhoog zijn. Omdat zowel de exacte impact als maatregelen die nodig zijn om de schade voor de woonomgeving te beperken nog niet (voldoende) in kaart zijn gebracht, is nog niet duidelijk is wat hiervan de bijkomende kosten zijn.¹

Alternatieven

Gezien het voorgaande menen we dat de gemeente beter aandacht kan besteden aan alternatieven die meer in harmonie zijn met de leefomgeving, horen bij het denken over stedelijke bereikbaarheid in deze eeuw en in lijn zijn met de ambitie van de stad om de 'gezondste van Nederland' te worden. Eerder stelden we een fietsverbinding voor, naast de huidige busbaan, een alternatief dat inmiddels ook uitdrukkelijk bijval krijgt van het OV-Consumentenplatform. We zijn daarom positief over het feit dat de variantenstudie uitwijst dat een fietsverbinding naast de busbaanbrug tot de reële mogelijkheden behoort. Het alternatief laat zich combineren met andere verkeersmaatregelen, als het aanpakken van kruispunten en het voorstel 'De knip' van SP en Christen Unie. Verschillende maatregelen gecombineerd verbeteren ook de bereikbaarheid van de stad, maar zijn in veel mindere mate een aanslag op de woonomgeving en kunnen bij een verantwoorde groene aanpak de leefomgeving zelfs een echte positieve impuls geven.

¹ Voor de onderbouwing van onze opvatting verwijzen we graag naar het visiestuk dat we naar aanleiding van de variantenstudie aan het college van B en W hebben voorgelegd.

We vrezen echter dat de gemeente zich al teveel heeft vastgebeten in het idee van de ontsluitingsweg als oplossing. Alternatieven zijn tot nu toe afgewezen zonder dat zij gelijkwaardig diepgaand zijn onderzocht. De gemeente schroomt overigens niet elementen uit alternatieven te pikken om deze aan de ontsluitingsweg toe te voegen (zie ons alternatief van een fietsverbinding en de Knip-variant).

Criteria

Door ons is aan het begin van het proces gevraagd naar heldere criteria waaraan de ontsluitingsweg zou moeten voldoen. Wij doelden daarmee in eerste instantie op het rendement, maar ook op waarborgen voor de woonomgeving. Deze heldere criteria zijn uiteindelijk niet gesteld, met als gevolg dat in onze beleving, ondanks de teleurstellende cijfers, achteraf redenen worden aangedragen om toch door te gaan met dit project, terwijl waarborgen voor de leefomgeving ernstig onder druk staan. Met het nemen van dit besluit worden grote problemen die de woonomgeving raken vooruitgeschoven.

Blijft de raad bij de ontsluitingsweg als oplossing, dan menen wij daarom dat eerst de impact voor de woonomgeving beter in kaart gebracht moet worden. Vervolgens menen wij dat heldere criteria moeten worden geformuleerd als waarborg voor de leefbaarheid van de omliggende buurten, alvorens een besluit over een voorkeursvariant genomen wordt. Aan deze criteria zou dan in ieder geval moeten worden voldaan om de plannen doorgang te kunnen laten vinden.

We doelen op het volgende uitgangspunten/ criteria, die we in het vervolg van het proces ook aan de projectleider zullen voorleggen:

1. Impact geluid en fijnstof

De geluidshinder van de ontsluitingsweg is volgens het rapport Sweco/Lola zo hoog dat **zelfs met maatregelen als stil asfalt en geluidsschermen de wettelijk toegestane limiet wordt bereikt**. Het onderzoek van Sweco - dat zich vooral richt op de bereikbaarheid van de stad - zien we wat lucht- en geluidskwaliteit betreft, als een eerste verkenning.

Wat de uitstof van schadelijke stoffen betreft verwijzen we graag naar de analyse van prof. P.J.J. Sauer (zie bijlage). Prof. Sauer heeft deze ook naar alle fracties gestuurd. We vinden zijn analyse **buitengewoon verontrustend**.

Gezien de grote impact van de verkeersmaatregelen vinden wij het zeer belangrijk dat er een **milieu-effectrapportage (MER)** wordt uitgevoerd. Een dergelijke MER zou procedureel gezien niet verplicht zijn, maar vanwege de grote impact en het belang voor de leefomgeving hechten wij hier zeer veel waarde aan. Wij doelen dus op een onafhankelijk onderzoek dat geheel los staat van de studie van Sweco.

Wij menen te mogen verwachten dat – mede omdat dat de ontsluitingsweg niet voor 2023 gerealiseerd zal zijn, **de effecten binnen moderne milieucriteria blijven. Daarmee bedoelen we: niet binnen de verouderde wettelijke criteria van nu, maar binnen de strengere criteria waarvan nu al aannemelijk is dat deze in de toekomst gaan gelden (d.w.z. minstens ruim binnen de WHO-norm)**. Daarbij dienen tevens maatregelen gegarandeerd te zijn die getroffen worden als naderhand blijkt dat bijvoorbeeld door hogere verkeersintensiteit de hinder toch boven de gestelde nieuwe criteria uitkomen.

2. Parkeren

Door de verkeersmaatregelen verdwijnen ongeveer 300 plekken. Parkeren is in onze wijken nu al een nijpend probleem, maar zal groeien, mede omdat bewoning in de wijken steeds meer wordt

geïntensiveerd. **Wij menen te mogen verwachten dat de gemeente de huidige parkeercapaciteit zoveel mogelijk waarborgt, door verloren parkeerplekken te vervangen. Oplossingen voor verlies aan capaciteit dienen in de woonomgeving te worden geboden, zonder extra kosten voor bewoners.** Vooraf dient vast te staan welk redelijk percentage de gemeente in ieder geval gaat vervangen als voorwaarde voor de aanleg van de weg.

3. **Barrièrewerking**

De ontsluitingsweg zorgt voor een harde scheiding tussen Oosterparkwijk en Korrewegwijk, terwijl verbinding de ambitie is. De voorkeursvariant laat een brug over het Oosterhamrikkanaal zien als enige oplossing (die nota bene door ons zelf is aangedragen). Deze brug heeft slechts nog symbolische waarde. **Wij menen te mogen verwachten dat er veel meer gebeurt om de onvermijdelijke scheiding tussen de wijken zowel in fysiek als in visueel opzicht te verzachten en dat hiernaar nader onderzoek wordt gedaan, waaruit concrete en realistische voorstellen volgen.**

4. **Verkeersveiligheid**

Er zal meer aandacht moeten komen voor verkeersveiligheid. Hoe komen voetgangers bijvoorbeeld veilig van de Korrewegwijk in de Oosterparkwijk (en omgekeerd). Men denke aan schoolgaande kinderen, maar ook aan andere bewoners. Aandacht gaat vooral ook uit naar het Wielewaalplein, waar een eventueel toekomstige verkeerssituatie nog veel te onduidelijk is. **Wij menen te mogen verwachten dat er nadere studie wordt gedaan naar maatregelen die de verkeersveiligheid waarborgen, waarbij onder meer van tevoren wordt aangegeven om de hoeveel meter (maximaal) er oversteekplekken komen ten behoeve van voetgangers.** Tevens verwachten we dat snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen aan de Florakade, de Zaagmuldersweg en de Heijmanslaan,

5. **Groene inpassing**

Het rapport laat zien dat de ontsluitingsweg schadelijk is voor de ecologie. Een groene inpassing biedt enige compensatie en is daarom noodzakelijk. We vinden het belangrijk dat de gemeente deze waarborgt en het probleem niet aan de bewoners geeft ('kies maar wat je wil: groen of parkeren'). **We hechten er aan dat de gemeente op geen enkele wijze bezuinigt op de inpassing in de leefomgeving als voorgesteld door Lola. Daarnaast menen wij te mogen verwachten dat er middelen gereserveerd worden voor extra betaling van de milieudienst voor toekomstig onderhoud van groen op niveau 2. We hechten er ook aan dat plannen voor verbetering van de leefomgeving worden uitgewerkt voor een groter deel van de wijken dan alleen rondom de ontsluitingsweg en de Korreweg.** Overigens hechten we aan voldoende diversiteit in groen en water om de ecologische verbinding tussen kanaal en binnenstad te verbeteren.

6. **Verkeersstromen**

Onduidelijk is wat de ontsluitingsweg doet met verkeersstromen in de wijken. Men denke aan de vluchtroute via de Struisvogelstraat/ Florakade, die veel bewoners gebruiken om op het Damsterdiep/ Rijksweg te geraken, maar ook aan de manier waarop bewoners van de Korrewegwijk de ontsluitingsweg willen bereiken. Bewoners vrezen verandering van verkeersstromen in de wijk en de gemeente heeft nog geen goed antwoord op de vraag met betrekking tot de consequenties hiervan en de maatregelen die nodig zijn om de verandering van verkeer te kanaliseren. **Wij hechten aan nader onderzoek op dit terrein, waarbij zoveel mogelijk per straat wordt aangegeven wat de te verwachten verkeersveranderingen zijn en welke**

maatregel er in dit licht noodzakelijk zijn.

7. Fietsverbinding

Tegen de fietsverbinding langs de busbaanbrug hebben wij geen bezwaar. Deze heeft met name een grote meerwaarde als de ontsluitingsweg niet door mocht gaan. ***Wij vinden het wenselijk dat de fietsverbinding langs de huidige busbaanbrug versneld wordt aangelegd, met als voorwaarde dat zoveel mogelijk wordt gewaarborgd dat fietsers een veilige route kunnen nemen, die tot zo min mogelijk hinder voor omwonenden leidt.***

8. Reservering kosten onvoorziene uitgaven

Er is een reserve voor onvoorziene uitgaven die de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk betreffen. We menen te mogen verwachten dat deze reserveringen niet worden aangewend voor maatregelen die een ander gebied betreffen. Daarvoor dient naar onze mening een aparte reservering te worden gecreëerd.

Wat de Korreweg betreft menen wij overigens dat de gemeente er beter aan doet kruispunten aan te pakken, dan zich te richten op de fietsstraat, die in onze ogen vooral symbolische waarde heeft.

Wij verzoeken het College en de Raad bovengenoemde waarborgen bij de besluitvorming in acht te nemen en zoveel mogelijk als concrete voorwaarden in het eventuele besluit op te nemen.

Hoogachtend

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk
Buurtoverleg Professorenbuurt Oost
Woonschepen Oosterhamrikkanaal

BIJLAGE: Analyse Prof. Dr. P.J.J. Sauer

Met belangstelling heb ik het rapport "Varianten van het Oosterhamrik Tracé" van de bedrijven Lola en Sweco gelezen. Over dit rapport valt veel te zeggen, maar ik zal mij beperken tot een enkele opmerking en meer zeggen over de gevolgen van de plannen voor de luchtverontreiniging.

Al meer dan vijf jaar geleden heb ik uit zeer betrouwbare bron vernomen dat er overeenstemming was tussen de Gemeente Groningen en het UMCG om een aansluiting tussen de Ringweg en het UMCG te realiseren, omdat het UMCG niet afhankelijk kon zijn van slechts een afrit van de Ringweg, een afslag die door het vervallen van twee bestaande afslagen zeer druk zal worden met een grote kans op files. Dat de Gemeente nu pas komt met een nota over deze plannen is op zijn minst opvallend.

In het rapport worden gegevens over de luchtkwaliteit berekend voor drie scenario's van het Oosterhamrik tracé. Deze scenario's worden vergeleken met wat genoemd wordt een referentie situatie. Opvallend genoeg wordt geen vergelijking gemaakt met de huidige situatie. Dit is des te opvallender omdat een duidelijke toename van het autoverkeer voor 2030 in vergelijking met de huidige situatie ter plaatse wordt voorzien. Dit lijkt in tegenspraak met de huidige ontwikkelingen op vervoersgebied, zoals elektrische fietsen en een toenemende aandacht voor openbaar vervoer. Voor de inwoners van betreffende buurten is het essentieel de huidige luchtkwaliteitsgegevens te kunnen vergelijken met een toekomstige situatie. Voor het kunnen beoordelen van de gevolgen van de plannen zou ook een overzicht over de huidige luchtkwaliteit beschikbaar moeten zijn.

Zoals in het rapport aangegeven zijn meerdere stoffen die vrijkomen bij auto, vrachtauto en bus gebruik verantwoordelijk voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Naast de in het rapport vermelde stoffen NO₂, PM 10 en PM 2.5 moet ook roet genoemd worden. De meest gevaarlijke stoffen zijn PM 2.5 en roet omdat deze stoffen de kleinste diameter hebben en daarmee het diepste in de luchtwegen doordringen. In het genoemde rapport wordt niets gezegd over roet. Dat is opvallend omdat roet zeer gevaarlijk is voor omwonenden en met name vrachtauto's en bussen roet uitstoten.

Het is thans wetenschappelijk onomstreden dat met name PM 2.5 en roet kunnen leiden tot ernstige gezondheidsschade. Deze stoffen zorgen ervoor dat de levensverwachting van mensen daalt, meer hart en vaatziekten optreden, er meer en ernstiger longklachten zijn en meer gevallen van kanker. Fijnstof en roet leiden ook tot meer vroeggeboorte, kinderen met een lager geboortegewicht, meer en ernstiger longklachten bij kinderen en een slechtere mentale ontwikkeling. Het dalen van de levensverwachting van mensen die bij een drukke straat wonen is vergelijkbaar met de gevolgen van roken.

Door de overheid zijn normen vastgesteld waar de luchtkwaliteit aan moet voldoen. Voor Nederland zijn dit de normen van de Europese unie. Het is inmiddels volstrekt duidelijk dat deze Europese normen niet beschermen tegen gezondheidsschade. Door de Wereld Gezondheid Organisatie (WHO) zijn strengere normen vastgesteld, maar ook deze normen beschermen niet volledig tegen gezondheidsschade. De Gezondheid Raad heeft recent een rapport uitgebracht waarin duidelijk geteld wordt dat de luchtkwaliteit in Nederland thans onvoldoende is en met name de vervuiling door PM 2.5 moet dalen tot onder de WHO-norm. In het rapport van Lola en Sweco wordt gesteld dat de luchtkwaliteit rondom de Oosterhamrikkade bij alle plannen volledig zal voldoen aan de wettelijke normen. Echter, dit zijn de huidige EU-normen die in het geheel niet beschermen tegen gezondheidsschade.

In het rapport wordt volledig uitgegaan van modelberekeningen, niet duidelijk is welk model daarvoor gebruikt is. Dit is van belang omdat de meeste modellen met name ontwikkeld zijn voor een weg in een buitengebied. In een stedelijk gebied blijven uitlaatgassen hangen, waardoor de werkelijke luchtvervuiling ernstiger is dan vermoed op basis van modellen. Daarnaast, en dat is niet aanvaardbaar, zijn nergens getallen getoond van de te verwachten gehalten van NO₂, PM 10 en PM 2.5 en ook niet op welke punten van het tracé deze waarden berekend zijn. Door het ontbreken van deze getallen zijn de gemaakte uitspraken in het rapport niet te verifiëren. Het is absoluut nodig dat per straat en kruispunt aangegeven wordt hoe de luchtkwaliteit ter plekke zal zijn.

In het rapport worden uitspraken over de luchtkwaliteit gedaan op basis van de GES-score. Op zich is dit aanvaardbaar, maar dan is wel een correcte duiding van de GES-kwalificaties matig goed etc. nodig. Wanneer wij de rapporten van de WHO en de Gezondheid Raad volgen, en deze zijn beiden volledig gebaseerd op wetenschappelijke studies, is bij een PM 2.5 gehalte van meer dan 10 mcg/m³ sprake van een slechte luchtkwaliteit. Immers, bij deze grens is zeker sprake van het veroorzaken van gezondheidsschade. Wanneer de grenswaarde van 10mcg/m³ gebruikt wordt, betekent dit dat de luchtkwaliteit zoals die brekend is op alle punten van het tracé slecht is en leidt tot gezondheidsschade. Volgens het rapport zal de blootstelling aan PM 2.5 bij 100% van de woningen in het gehele gebied boven de WHO en Gezondheid Raad norm van 10 mcg/m³ liggen, waardoor het zeker is dat de bewoners het risico op gezondheidsschade lopen.

Omdat geen gegevens verstrekt zijn over te verwachten gehalten aan NO₂, PM 10, PM 2.5 en roet op ieder van de straten/kruispunten voor de drie verschillende scenario's, is het onmogelijk een onderbouwde vergelijking van de drie situaties met betrekking tot luchtvervuiling te maken. Bij de Bundeling zal de meeste luchtvervuiling plaats vinden in de directe omgeving van de Oosterhamrikkade. De luchtvervuiling zal echter ook merkbaar zijn in direct omliggende straten. Wanneer het Tracé gaat lopen door de Vinkenstraat, zal daar zeker sprake zijn van ernstige luchtvervuiling door de sterke toename van hetzij auto's, hetzij bussen in een relatief smalle straat waar uitlaatgassen blijven hangen.

Vanuit het oogpunt van luchtvervuiling moeten alle drie varianten afgekeurd worden. Alle varianten leiden tot gezondheidsschade aan bewoners van dit gebied. Een sterke toename van autoverkeer in een woonwijk is eenvoudig niet te verdedigen gezien de gevolgen voor de gezondheid.

Prof. Dr. P.J.J. Sauer, 15-3-2018