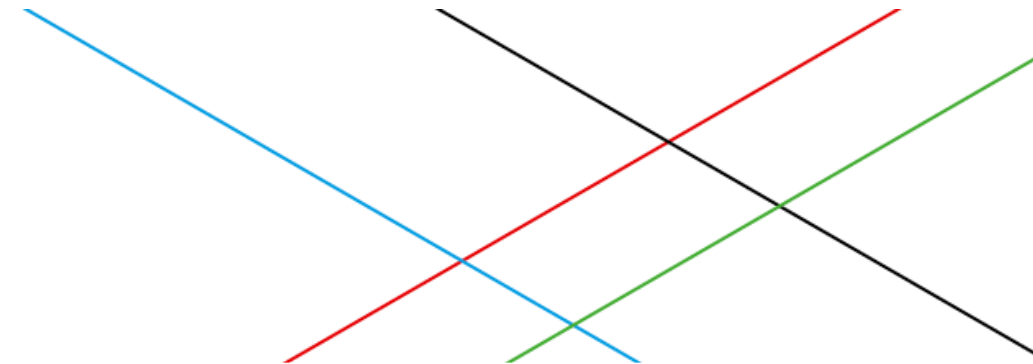




**AANPAK**  
**OOSTERHAMRIKZONE**



# VOORKEURSVARIANT

AUTO- EN BUSVERBINDING | OEVERVERBINDING | FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG



# PROJECTKAART AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

NIEUWE AUTO-, BUS-, FIETS- EN  
OEVERVERBINDING

-  AUTOVERBINDING
-  BUSVERBINDING
-  FIETSVERBINDING
-  VERVANGING GERRIT KROLBRUG
-  NIEUWE OEVERVERBINDING OVER  
VAN STARKENBORGHKANAAL
-  NIEUWE VOETGANGERSBRUG  
OVER OOSTERHAMRIKKANAAL

 KORREWEG FIETSSTRAAT

 GROEN IN DE OOSTERHAMRIKZONE

  WONINGBOUW  
WOONSCHEPEN

 RECREATIEMOGELIJKHEDEN





Afbeelding: Kruising Europaweg- Damsterdiep- Petrus Campersingel



## INHOUD

Dit document presenteert het plan 'de Voorkeursvariant' voor de bereikbaarheidsprojecten in het oostelijke stadsdeel van Groningen, tussen de binnenstad en de oostelijke ringweg en maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel wat in juni 2018 besproken zal worden.

### 1. Aanleiding, ambities

De Voorkeursvariant is het resultaat van uitgebreid onderzoek en inbreng vanuit de wijken, (belangen)organisaties en politiek.

- Groningen groeit flink. Over 10 á 15 jaar is de gemeente met een kwart gegroeid, vooral in de bestaande stad.
- Door de groei van de stad neemt het aantal verkeersbewegingen in het gebied rondom het UMCG en de binnenstad toe. Een probleem dat nu al dagelijks zichtbaar is en in de toekomst verergert.
- Ondanks goed openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken, blijft het autogebruik toenemen. De verwachting is dat het verkeer aan de oostzijde van de stad fors toeneemt.
- Deze toename kunnen we niet oplossen met alleen maar slimme alternatieven voor de auto, meer OV of door het aanpassen van bestaande wegen.
- Niets doen is geen optie bleek uit opeenvolgende studies. Een autoverbinding tussen de Oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG is minimaal noodzakelijk om de bereikbaarheid van dit stadsdeel in te garanderen.
- Daarnaast is er de ambitie om meer ruimte en comfort voor de fiets op de Korreweg te bieden.

### 2. Verkeer

Voor de verbetering van de bereikbaarheid hebben we de volgende ambities:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid tussen binnenstad en oostelijke ringweg: aanleg van nieuwe autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde.
- Instandhouden, danwel verbeteren hoogwaardige openbaar vervoer P+R Karding- UMCG Noord: aanleg van een vrijliggende busbaan in de Oosterpark.
- Verbeteren van veiligheid en comfort voor fietsers op de Korreweg: herinrichting tot fietsstraat, aansluiting op nieuwe Gerrit Krolbrug.
- Verbeteren betrouwbaarheid oversteek van Van Starckenborghkanaal: nieuwe oeververbinding.
- De verdeling van het verkeer wordt beter gefaciliteerd, wat bijdraagt aan een meer evenwichtige balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

### 3. Omgeving

Er moet een goed evenwicht zijn tussen het stedelijk belang en de gevolgen voor de directe omgeving van de nieuwe infrastructuur.

- Wonen, werken en verblijven: consequenties voor straten, buurten en wijken





Afbeelding: Kruising Europaweg- Damsterdiep- Petrus Campersingel



## Omgeving (vervolg)

- Verbindingen: verminderen barrièrewerking van infrastructuur en Oosterhamrikkanaal: levendige stadsader, gebied in verandering. Aandacht voor verkeersveiligheid.
- Groen en water: versterken van waarden en kwaliteiten in de omgeving.

## 4. Vervolgstappen

Het vaststellen van de Voorkeursvariant is een belangrijke stap, maar nog niet het definitieve besluit tot de aanleg van de infrastructuur en de start van de investeringen. Het slothoofdstuk blikt vooruit op het vervolgtraject.

## Historie

- In 2013 is in opdracht van de gemeente en het UMCG de Bereikbaarheidsstudie-UMCG uitgevoerd. Diverse varianten zijn onderzocht voor verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke aanrijroutes. De autoverbinding (Oosterhamriktracé) is als alternatief meegenomen.
- In 2016 is onderzocht of een tracé voor auto (en fiets) door de Oosterhamrikzone daadwerkelijk de meest optimale route is tussen Oostelijke Ringweg en Binnenstad/UMCG. Diverse alternatieven zijn onderzocht, evenals het bestaande tracé via de Gerrit Krolbrug (nieuw voor oud) en de Korreweg.
- Een second opinion op de bereikbaarheidsstudie en een ruimtelijk onderzoek naar de kansen voor de woon- en leefkwaliteit vormden de onderbouwing voor de vaststelling dat een autoverbinding nodig is en het besluit om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg uit te werken.

## Opdracht gemeenteraad

- Onder de noemer Aanpak Oosterhamrikzone hebben we in 2017/2018 de verschillende varianten uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld: drie varianten voor de autoverbinding, 2 varianten voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg, 4 voor de nieuwe oeververbinding en een pakket verkeersmaatregelen buiten de Oosterhamrikzone.
- Met de uitgangspunten van het principebesluit in de hand zijn wij in gesprek gegaan met de directe

omgeving, bewoners- en belangenorganisaties. De hamvraag was: ga samen op zoek naar best denkbaar mogelijke uitwerking van de varianten en breng de consequenties zo scherp mogelijk in beeld, zodat college en uiteindelijk de raad een afgewogen oordeel konden vormen. Ook zijn aangenomen moties van de raad onderzocht.

- Met onze aanpak hebben we letterlijk de 'deur' naar de omgeving opengezet. In een tijdelijk informatiecentrum zijn inloopavonden, klankbordoverleggen, spreekuren, ontwerpessies en individuele gesprekken gevoerd. Ook zijn we de wijk ingegaan om het gesprek te voeren. In een Participatierapport is een uitgebreide toelichting opgenomen.

## Zienswijzen

Uit de verschillende varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg heeft het college een voorkeursvariant gekozen en opengesteld voor inspraak. Bij dit document is een zienswijzer rapport bijgevoegd, waarin ook reacties van de bewonersorganisaties is aan toegevoegd. De inspraak heeft niet tot een keuze voor een van de twee andere varianten geleid. Wel zijn op onderdelen nadere randvoorwaarden opgesteld of nieuwe inzichten opgedaan. Dit document is opgesteld met inachtneming van de zienswijzen.

## Afbeelding: tijdspad

2013	<b>Bereikbaarheidsstudie UMCG</b> Oplossingsrichtingen
2016	<b>Raadsbesluit principe autoverbinding</b> Second opinion nut en noodzaak Uitgangspunten Opdracht uit te werken varianten Vaststelling voorkeursalternatief Gerrit Krolbrug
2018	<b>Raadsbesluit voorkeursvariant auto-, bus- en fietsverbinding, nieuwe oeververbinding, fietsvriendelijke Korreweg en verkeersmaatregelen</b> Resultaten onderzoeks- en ontwerptraject varianten Effectbeoordeling Randvoorwaarden

## Leeswijzer

Dit document is de samenvatting van een aantal ontwerp- en onderzoeksdocumenten.

Bij het raadsvoorstel zijn opgenomen

- ontwerpnota's voor de varianten voor de auto- en busverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg
- effectbeoordelingen voor de varianten voor de auto- en busverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg en de nieuwe oeververbinding (Multi Criteria Analyse)
- Verkeersplan
- Zienswijzer rapport
- Participatierapport

Bij het ontwerpbesluit was een toelichtend document opgenomen, inclusief een participatierapport.

Op [www.aanpakoosterhamrikzone.nl](http://www.aanpakoosterhamrikzone.nl) staan in de bibliotheek alle tekeningen, doorsnedes en andere documenten.





Afbeelding: principe van de autoverbinding



Een samenhangend plan voor het gebied tussen de binnenstad en de oostelijke ringweg.

# 1. AANLEIDING, AMBITIES

## 1.1. Het verkeer in Groningen

### Groningen groeit

Groningen is de grootste gemeente en de economische motor van Noord-Nederland. De grens van 200.000 inwoners is ruimschoots overschreden. Elke werkdag komen uit de regio 180.000 mensen om in de gemeente Groningen onderwijs of studie te volgen, te werken of van voorzieningen gebruik te maken. Groningen is een stad met een groot en gevarieerd aanbod aan cultuur, horeca en andere voorzieningen op loop- of fietsafstand in een historisch en aantrekkelijke binnenstad. Een stad met deze kwaliteiten zijn economisch ook aantrekkelijk. Omdat de gemeente nu harder groeit dan ooit, staat de leefomgeving onder druk. De komende decennia moeten er 20.000 nieuwe woningen gebouwd worden, vooral in de bestaande stad. Daarbij houden wij vast aan het ontwerpprincipe van de compacte stad.

### Compacte stad, grote maatregelen

Een compacte stad zorgt voor korte reisafstanden voor langzaam verkeer. Maar liefst zestig procent van alle binnenstedelijke vervoersbewegingen gaan per fiets. Het is een bewuste keuze om alle nieuwbouw te realiseren op maximaal een half uur fietsen vanaf de Grote Markt.

Van en naar de regio is het openbaar vervoer het alternatief voor het gebruik van de auto. Toch blijft in alle toekomstscenario's nog lange tijd dominant aanwezig. Een stevige basisinfrastructuur is daarvoor noodzakelijk. Het basissysteem bestaat daarom uit een goed functionerende ringweg rond de stad, met directe 'inprikkers' naar het centrum, de parkeergarages, de voorzieningen en de woon- en werkgebieden.

Voor de verdichting in de bestaande stad kijkt Groningen nadrukkelijk naar de ontwikkelzones. Dat zijn bedrijventerreinen en industriegebieden langs

belangrijke waterwegen, zoals de Oosterhamrik-, Reitdiep-, en Eemskanaalzone, het voormalige Suikerfabriekterrein en stedelijke knooppunten als het stationsgebied. Grootschalige ingrepen in de infrastructuur ondersteunen deze ontwikkeling. Zo neemt de gemeente samen met Rijk en provincie de ringwegen op de schop en wordt het Hoofdstation een *hub* waar nieuwe stedelijke functies met veel bezoek uit de regio een plek kunnen krijgen.

### Binnenstad/UMCG: niets doen geen optie

Door de groei van de stad neemt het aantal verkeersbewegingen in het gebied rondom het UMCG en de binnenstad toe. Een probleem dat nu al dagelijks zichtbaar is en in de toekomst verergert. Ondanks goed openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken, blijft het autogebruik toenemen. De verwachting is dat het verkeer aan de oostzijde van de stad fors toeneemt. Deze toename kunnen we niet oplossen met alleen maar slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. De bereikbaarheidsstudie en de second opinion in 2016 concludeerden: niets doen is geen optie. Een autoverbinding tussen de Oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG is minimaal noodzakelijk om de bereikbaarheid van dit stadsdeel in te toekomst te garanderen.

### Betere bereikbaarheid

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject blijkt dat een nieuwe autoverbinding bijdraagt aan een betere bereikbaarheid, ondanks de groei aan verkeer. Reistijden worden korter, de doorstroming op de kruisingen verbetert. Deze nieuwe verbinding bundelt verkeer op de hoofdwegen (en dus minder in de wijken) en maakt het wegennetwerk 'robuuster': het netwerk van wegen is door de nieuwe autoverbinding beter in staat om verstoringen en

incidenten (en daarmee opstoppingen) op te vangen. Juist in dit stadsdeel is dit gewenst. De uitkomsten van het meest recente onderzoek van liggen in lijn van eerder onderzoek (second opinion).

### Een nieuwe autoverbinding is de ontbrekende schakel

Met een nieuwe autoverbinding hoeft een deel van de bewoners, bezoekers en andere automobilisten niet meer door de 'flessenhals' tussen de Europaweg en het Wouter van Doeverenplein, want er is er een meer aantrekkelijke route naar de ringweg. De ruimte die dan ontstaat komt ten goede van het verkeer met bestemming binnenstad/ UMCG. Belangrijke voorwaarde is dat het hoogwaardig openbaar vervoer concurrerend moet zijn voor de auto: er komt wederom een vrijliggende busbaan tussen Kardingeweg en Wouter van Doeverenplein (en door naar UMCG Noord).

### Vervanging bruggen

De bruggen over Van Starckenborghkanaal, onderdeel van de nationale vaarweg Lemmer Delfzijl hebben grote invloed op het verkeer, vanwege de brugopeningen. Met de groei van de binnenvaart is de kans groot dat het verkeer ernstige hinder gaat ondervinden.

De Gerrit Krolbrug is een onmisbare schakel voor de fiets en wordt voor 2022 vervangen door een nieuwe brug. De busbaanbrug vormt een risico voor het OV en straks voor de auto. Wij hebben samen met de provincie de ambitie om de brug te vervangen door een nieuwe vaste hoge brug.



### Ruimte voor de fiets

In Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. De gemeente investeert miljoenen in slimme, obstakelvrije fietsroutes en werkt samen met de provincie en regio aan snelle fietspaden naar de omliggende kernen. De nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone zorgt er ook voor dat er op de Korreweg straks minder autoverkeer rijdt.

Dat biedt de mogelijkheid om meer ruimte, meer comfort en meer veiligheid voor de fiets te bieden. Onderdeel van de opdracht is het onderzoek naar een fietsverbinding via de huidige busbaanbrug naar Kardinge. Uit onderzoek weten we dat het technisch mogelijk is maar tegelijkertijd een forse investering vraagt. De fietsverbinding kost ongeveer € 6 miljoen. Of de fietsbrug en de investering wenselijk is, hangt ook af van hoe lang de fietsbrug gebruikt wordt.

### Omgevingsvisie

Het college van B&W heeft in maart 2018 een toekomstvisie voor het grondgebied van de huidige gemeente Groningen gepresenteerd: de ontwerp-omgevingsvisie. Groningen groeit flink. Over 10 á 15 jaar is de gemeente met een kwart gegroeid naar misschien wel 250.000 inwoners. Die groei vangen we op in de bestaande stad, waaronder ook aan oostkant, zoals de Oosterhamrik- en Eemskanaalzone. Dat betekent een stevige opgave: in de schaarse ruimte moet veel gebeuren. Maar hoe blijft een snel groeiende stad compact, aantrekkelijk, leefbaar en gezond? 12 keuzes staan in de ontwerpomgevingsvisie centraal. Keuzes die actueel zijn in het gebied tussen binnenstad en Oostelijke ringweg.



Afbeelding: Gerrit Krolbrug



## 1.2 De omgeving

### Leefkwaliteit

In ranglijsten wordt Groningen vaak genoemd als stad met een hoge woon- en leefkwaliteit. Groningen moet een plek zijn waar je wilt leven, omdat het er prettig is om te wonen, studeren, werken, ontspannen, op te groeien, oud te worden, de natuur in te gaan en cultuur op te snuiven. Een aantrekkelijk leefklimaat is ook cruciaal om talent en bedrijvigheid naar Groningen te halen en vast te houden. Inwoners van de stad hebben het gevoel dat de leefkwaliteit onder druk komt te staan: steeds meer bouwprojecten, drukte op straat, optoppingen, minder bomen en groen. Tegelijkertijd is de waardering voor Groningen over het algemeen nog steeds erg hoog, zoals blijkt uit de Wijkcompassen. De inzet is om de goede leefkwaliteit die we hebben te behouden, en zijn scherper op waar deze achteruit dreigt te gaan.

### Evenwicht

Een nieuwe auto- en busverbinding is belangrijk voor de bereikbaarheid van stad en regio. Tegelijk is diezelfde auto- en busverbinding ook een belasting voor de direct omwonenden, in de straten die langs het tracé en de kruisingen liggen. De bewoners van deze straten hebben heel direct te maken met de gevolgen van meer verkeer. Voor omwonenden en ondernemers moeten woningen, winkels en bedrijfspanden goed bereikbaar zijn en er voldoende parkeerruimte zijn.

De groei aan bewoners, bezoekers en de nabijheid van de binnenstad vraagt om een goed evenwicht tussen verschillende functies, belangen en wensen in de bestaande, compacte stad. We zoeken stadsbreed naar extra ruimte om dit evenwicht te bereiken. We creëren in de stad meer groen en openbare ruimte in de wijken om tegemoet te komen aan de wens van onze inwoners en om ruimte te maken voor

ontmoeting. We doen dat slim en zorgvuldig zodat de kwaliteit van de openbare ruimte juist omhoog gaat. Voldoende middelen voor beheer horen daarbij. Dit is ook de ambitie voor de Oosterhamrikzone.

### Aanvaardbaar resultaat

De huidige busbaan en ontoegankelijke oevers vormen decennia een barrière tussen beide wijken. Ze vormden letterlijk de achterkant van de wijken. Er zijn weliswaar op verschillende plekken bruggen en oversteken nabij de huidige busbaan maar die zijn niet altijd erg aantrekkelijk en soms onveilig. Met de komst van nieuwe woningen in plaats van de voormalige bedrijvigheid ligt de kans de ruimte te verbeteren. Een ander punt is sluijverkeer. Het gegeven dat er meer files in het gebied rondom de binnenstad en het UMCG ontstaan, leidt ertoe dat automobilisten wegen gaan gebruiken die daar eigenlijk niet voor bedoeld zijn, met alle hinder van dien. De nieuwe autoverbinding biedt een aantrekkelijk alternatief.

Bij een groot project zoals de aanleg van een nieuwe auto- en busverbinding, is het onvermijdelijk dat er in specifieke situaties nadelige effecten zijn: er worden eigendommen geraakt, er worden bomen gekapt en de directe woon- en leefomgeving verandert sterk. Het resultaat – de balans tussen het stedelijke belang en het belang voor de aanwonenden – moet aanvaardbaar zijn. En het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluijverkeer en de kansen voor de openbare ruimte: meer groen, wandel- en fietsroutes en meer ontmoetingsplaatsen. In de planstudie is de omgevingsdoelstelling van meet af aan onderdeel geweest van de uitwerking. Een voorbeeld is de keuze voor het toegankelijker maken van het

Oosterhamrikkanaal of de keuze voor meer bomen in het gebied.

Maar ook op andere punten is de omgevingsdoelstelling in het uiteindelijke plan terug te zien.

### Oosterhamrikzone: levendige stadsader

In de Oosterhamrikzone maakt de oude bedrijvigheid stap voor stap plaats voor een gemengde woonbuurt. Er wordt momenteel druk gesaneerd, gesloopt, gebouwd en opgeleverd. Aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal zijn de stadsvilla's met verschillende woonvormen gerealiseerd. Aan de zuidzijde biedt het bestemmingsplan meer ruimte voor grotere gebouwen, variërend van jongerenhuisvesting tot appartementen voor andere doelgroepen. Door ruimte te laten voor dwarsstraatjes en doorzichten wordt 'de achterkant' van de Oosterparkwijk een 'voorkant'. De nieuwbouw van de Berlaghehof is bijna afgerond en ook ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal wordt druk gebouwd. Aan de Stadswerf komen op korte termijn ruim honderd gezinswoningen.

De aanleg van wegen en bruggen doet een beroep op de beperkte beschikbare ruimte en vraagt daarom om een goede balans en een nieuwe inrichting van de openbare (verblijfs)ruimte. Op de website [www.aanpakoosterhamrikzone.nl](http://www.aanpakoosterhamrikzone.nl) laten we bewoners en ondernemers aan het woord over de toekomst van het gebied. Met ruimte voor vragen, klachten en zorgen en bovenal: een eigen visie op de toekomst! De komende jaren verwelkomt het gebied veel nieuwe bewoners die worden aangetrokken door de levendigheid, de omgeving en de nabijheid van de voorzieningen en de binnenstad.



Afbeeldingen: betrokken partijen en hun belangen





### Alternatieven onderzocht

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject van de adviesbureaus komt het beeld naar voren dat de drie varianten (Bundeling, Splitsing en Circuit) de bereikbaarheidsdoelen beantwoorden (bundelen, doorstromen en robuustheid). De varianten zijn technisch maakbaar. Alle ontwerpen voldoen aan de harde uitgangspunten die door de raad zijn vastgesteld. Het onderzoeks- en ontwerptraject leert ons dat dat afweging tussen varianten zich concentreert op de woon- en leefomgeving. In de varianten zijn ontwerpprincipes opgenomen die nodig zijn voor een verantwoorde inpassing: een breed trottoir, een autoluwe woonstraat voor de bewoners en hun bezoek, voldoende afstand tussen bebouwing en rijbanen en groenstroken met bomenrijen tussen de rijbanen.

### Bundeling

De uitkomsten van de varianten liggen op groot aantal aspecten dicht bij elkaar. De variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee de ook de hinder voor aanwonenden. Ook wordt het kanaal versmalt. Het gevolg is dat de woon- en leefkwaliteit aan de Oosterhamrikkade noordzijde en voor woonschipbewoners in het Oosterhamrikkanaal afneemt. Voor de Oosterparkwijk betekent het vanzelfsprekend dat de kwaliteit gelijk blijft. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van de variant Bundeling staan haaks op de ambities om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden. Aan de andere kant scoort de variant beter op het thema 'verkeersveiligheid'.

### Circuit

De variant Circuit (eenrichtingverkeer auto door Oosterpark en langs Oosterhamrikkade noordzijde), scoort onvoldoende op (verkeers)veiligheid in het tracédeel van de Oosterparkwijk. Het autoverkeer moet omrijden en een doorgaande autoverbinding conflicteert met het gebruik van het Wielewaalplein. Wat betreft de investeringen zijn de kosten van de variant Circuit fors minder dan Bundeling en Splitsing. Ondanks dat de aanlegkosten lager zijn, zien wij 'Circuit' als de minst wenselijke variant.

### Motivering voorkeursvariant

De variant Splitsing - de (tweerichting) autoverbinding over de Oosterhamrikkade noordzijde en de bus door E. Thomassen à Thuessinklaan – Wielewaalplein - Vinkenstraat zien wij als meest kansrijke variant, wanneer er met nieuwbouw aan de Vinkenstraat Noorzijde meer ruimte ontstaat. 'Splitsing' doet het meest recht aan de ambities: meer groen is te realiseren, het biedt ruimte voor wandelaar en fietser en draagt bij aan de verbinding tussen de wijken, met het Oosterhamrikkanaal als hart. Hoogwaardig Openbaar Vervoer rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de leefbaarheid in de Oosterparkwijk, waar honderden, zo niet duizenden inwoners bijkomen. Daarbij telt de 'winst' van een rechtstreekse verbinding (bij een nieuwe oeververbinding) en 1 kruising minder in het bustracé, zwaarder dan het behoud van de huidige, goed functionerende busbaan. De opgave voor het vervolg is een goed ontwerp voor de kop van de Vinkenstraat en het Wielewaalplein te maken, waarin de haltes, parkeren, fietsparkeren en de bereikbaarheid van de ondernemers tot hun recht komen. Ook de verkeersveiligheid verdient nadere uitwerking, deze scoort negatief. Zoals bij alle varianten zijn de effecten

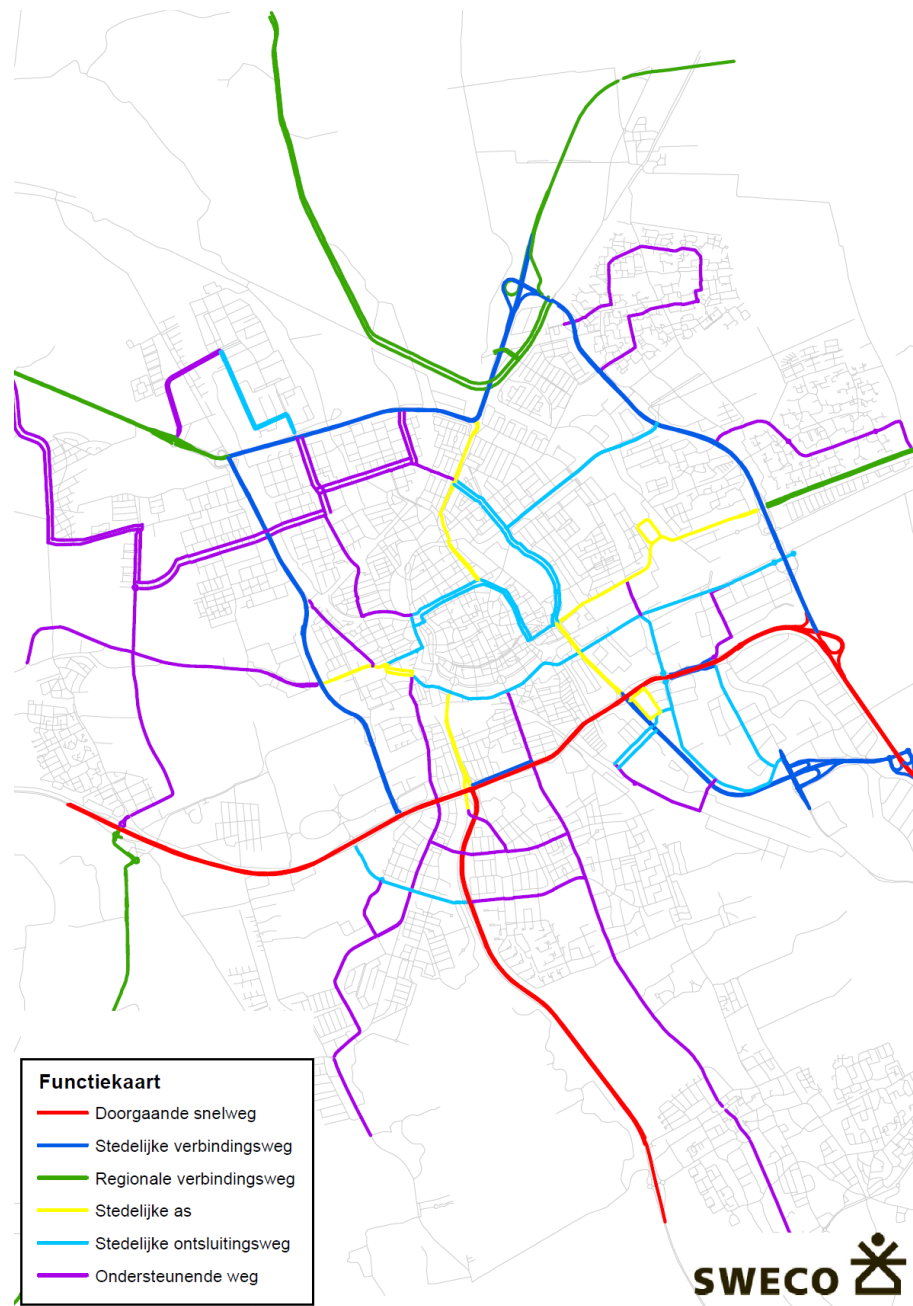
voor de aanpalende straten groot, gezien vanuit een situatie zonder autoverbinding. Het verlies aan parkeerplaatsen valt (maar) beperkt te compenseren. Een deel van de oplossing zien we in uitbreiding van beleidsinstrumenten, zoals betaald parkeren en 'parkeren op eigen terrein'. Vanuit de keuze voor de variant Splitsing is een nieuwe brug in het verlengde van Vinkenstraat de meest logische keuze. De aanlegkosten van een nieuwe brug over het Van Starkenborghkanaal is ongeveer 35 miljoen 'goedkoper' dan een aquaduct.

### Zonder autoverbinding?

We hebben de 'Knip-variant' van SP/CU onderzocht, die uitgaat van het onmogelijk maken van rijrichtingen op een aantal strategische plekken. Op de Petrus Campersingel en in de Oosterparkwijk daalt het aantal autobewegingen fors. Echter, het verkeer zoekt nog steeds een route door de betreffende wijken. Het verkeer verschuift deels, naar de ringweg. Dat kan de oostelijke ringweg prima aan. Voor een groot deel verschuiven de stromen naar de Diepenring en rondom de binnenstad. De intensiteiten op de Diepenring, Boterdiep, Oostersingel nemen toe. Extra autoverkeer verslechtert de doorstroming van de bussen op de Diepenring. Een extra toename van verkeer kunnen deze wegen in de huidige opzet niet aan. Ook is het strijdig met de ambities en opgaven die de gemeenteraad heeft vastgesteld, bijvoorbeeld voor de Diepenring en de Korreweg. Door de hogere intensiteiten van het autoverkeer op de Korreweg kan de ambitie om de Korreweg fietsvriendelijker te maken, niet waargemaakt worden. Een andere oplossing om het extra verkeer op deze wegen op te vangen zien wij niet. In het inspraakrapport gaan we nader in op andere suggesties.



Afbeelding onder: verkeersnetwerk Groningen



Afbeelding: huidige situatie en impressie autoverbinding Oosterhamrikkade noordzijde





## 2. VERKEER

### 2.1. Basisstructuur auto

#### Ringwegen

Ondanks onze inzet op de fiets en het openbaar vervoer, blijft de auto nog lang aanwezig in ons vervoersysteem. We leiden de auto's vooral naar onze hoofdroutes en niet door de wijken. Het basissysteem bestaat daarom uit een goed functionerende ringweg rond de stad, met directe inprikkers naar het centrum, de parkeergarages, de voorzieningen en de woon- en werkgebieden. In het Oostelijke stadsdeel vervullen de Bedumerweg en Europaweg/ Damsterdiep de rol van invalsweg voor het UMCG en de binnenstad. Ook in de toekomst.

#### Ontbrekende schakel

De nieuwe autoverbinding heeft in het autonetwerk de functie van een stedelijke ontsluitingsweg. Een ontbrekende schakel hiermee aangelegd. Er ontstaat een alternatief voor de andere zwaarbelaste invalsroutes in het oostelijk stadsdeel. Hiermee ontstaat een betere verdeling van het verkeer. Het verkeer bundelt zich meer op het hoofdwegennet en er komt minder verkeer door de wijken. Voor de locatie zijn drie mogelijke tracés onderzocht op haalbaarheid, maakbaarheid en wenselijkheid. De gemeenteraad heeft bij het principebesluit van 2016 de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgesteld voor de varianten (zie bijlage).

#### Gebiedsontsluitingsweg

De nieuwe ontsluitingsweg komt op de Oosterhamrikkade noordzijde voor tweerichtingen autoverkeer en is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. De rijbaan wordt 6,5 meter breed. De nieuwe autoverbinding wordt op vier locaties aangesloten op de over invalswegen en

wijkverzamelwegen: Wouter van Doeverenplein/J.C. Kapteynlaan, Zaagmuldersweg/Heymanslaan, Oliemuldersweg/Oosterhamrikkade en Ulgersmaweg (via Kardingerweg). Bij deze kruispunten komen verkeerslichten met bijbehorende opstelvakken, met uitzondering van de Heymanslaan. Aan beide zijden van de gebiedsontsluitingsweg komt een groenstrook met daarin ook de geluidwerende maatregelen.

De keuze voor de autoverbinding biedt de ruimte om de Korreweg af te waarden als gebiedsontsluitingsweg naar woonstraat. Daarmee ontstaan ook de voorwaarden die een fietsstraat mogelijk maken (zie 2.3.).

#### Bestemmingsverkeer

De fietsers en het bestemmingsverkeer (bewoners, ondernemers en hun bezoek) maken gebruik van de naastgelegen woonstraat, waarop de maximumsnelheid maximaal 30 km/u geldt. De woonstraat in het ontwerp is 3,5 m. Naar aanleiding van de zienswijzen, gaan wij in de vervolgfase onderzoeken of deze breder kan, zodat fietsers in tweerichtingen en auto in eenrichting elkaar beter kunnen passeren. De woonstraat vormt samen met de stoep, die (waar mogelijk) 2 meter breed is en bij voorkeur 3 meter, en de groenstrook de buffer tussen de woningen en de gebiedsontsluitingsweg. In de wijken rondom de nieuwe autoverbinding en de fietsstraat veranderen op een aantal straten in de wijk de rijrichtingen. Deze verkeerscirculatie en benodigde maatregelen worden in inrichtingsplannen in de vervolgfase verder vervolmaakt.



#### Maatregelen buiten gebied

Om de doorstroming in het oostelijk stadsdeel te verbeteren en te garanderen in de toekomst zijn naast het aanleggen van een nieuwe autoverbinding ook maatregelen op de andere invalroutes nodig, zoals het aanpassen van de verkeersregelingen. Voor twee van de kruispunten zijn meer ingrijpendere aanpassingen nodig: Bedumerweg-Sumatralaan-Asingastraat en Damsterdiep-Europaweg-Petrus Campersingel.

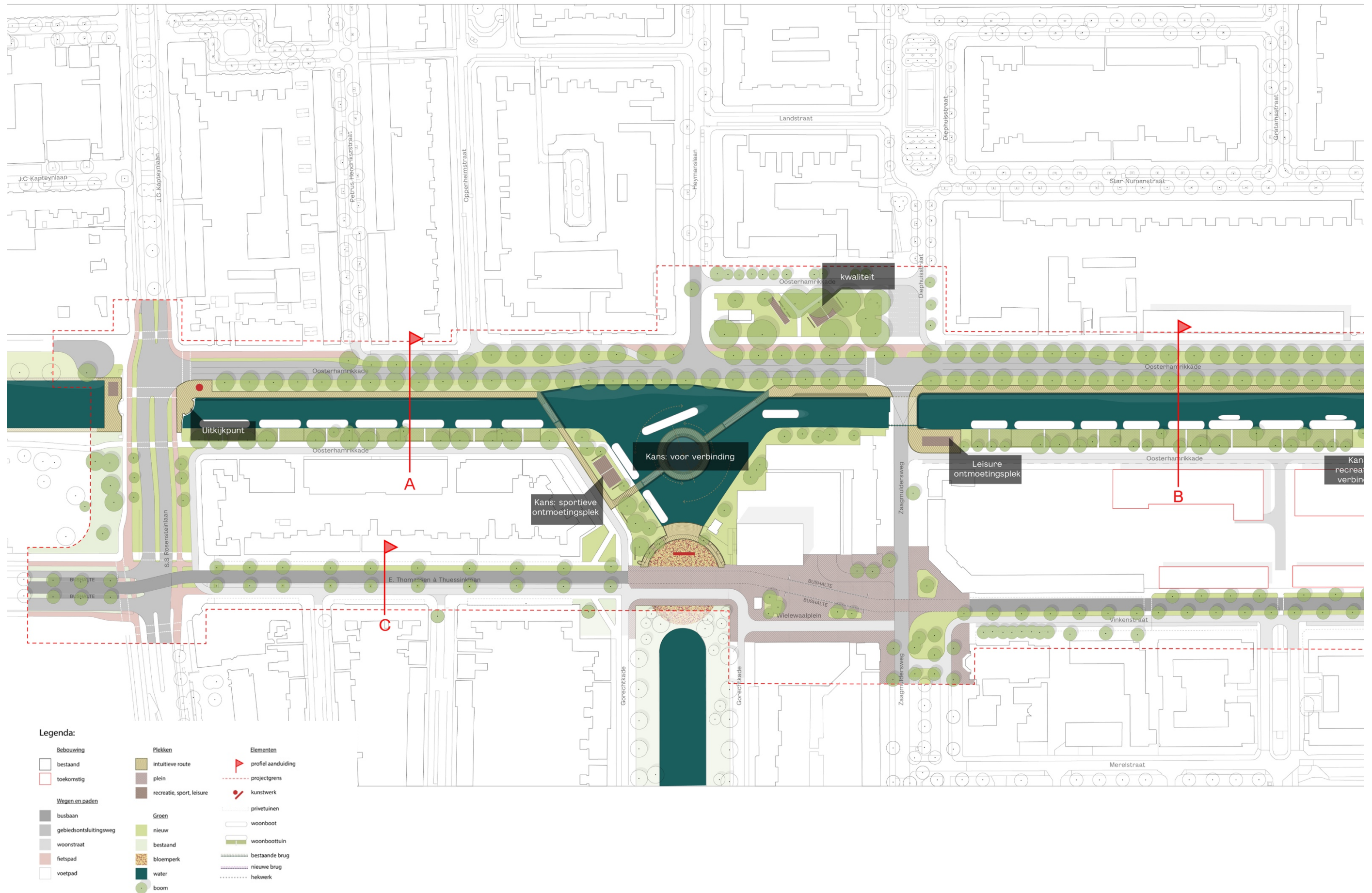
De Bedumerweg is een invalsroute voor zowel het centrum als het UMCG vanuit het noordoosten. Door de aanleg van de fietsstraat in de Korreweg en de nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone neemt de verkeersdruk op de Bedumerweg per saldo niet af. Ook de verdeling van de verkeersstromen op het kruispunt wijzigt hierdoor. De maatregel is een extra opstelstrook rechtsaf van Sumatralaan naar Bedumerweg. Hiermee wordt het mogelijk om deze hoofdverkeersstroom meer doorgang te verlenen terwijl de andere (recht door en linksaf) minder groen krijgen.

Het kruispunt Europaweg-Damsterdiep vormt een belangrijke toegang tot de stad met veel autoverkeer, bussen en fietsverkeer. Door de nieuwe autoverbinding neemt de druk op het Damsterdiep, de Petrus Campersingel en de Europaweg (licht) af. De komst van de nieuwe autoverbinding maakt het mogelijk de beweging van Petrus Campersingel linksaf naar Damsterdiep op te heffen. Men kan immers voor de nieuwe autoverbinding kiezen. Ook kan men verderop bij de Sontweg nog linksaf.

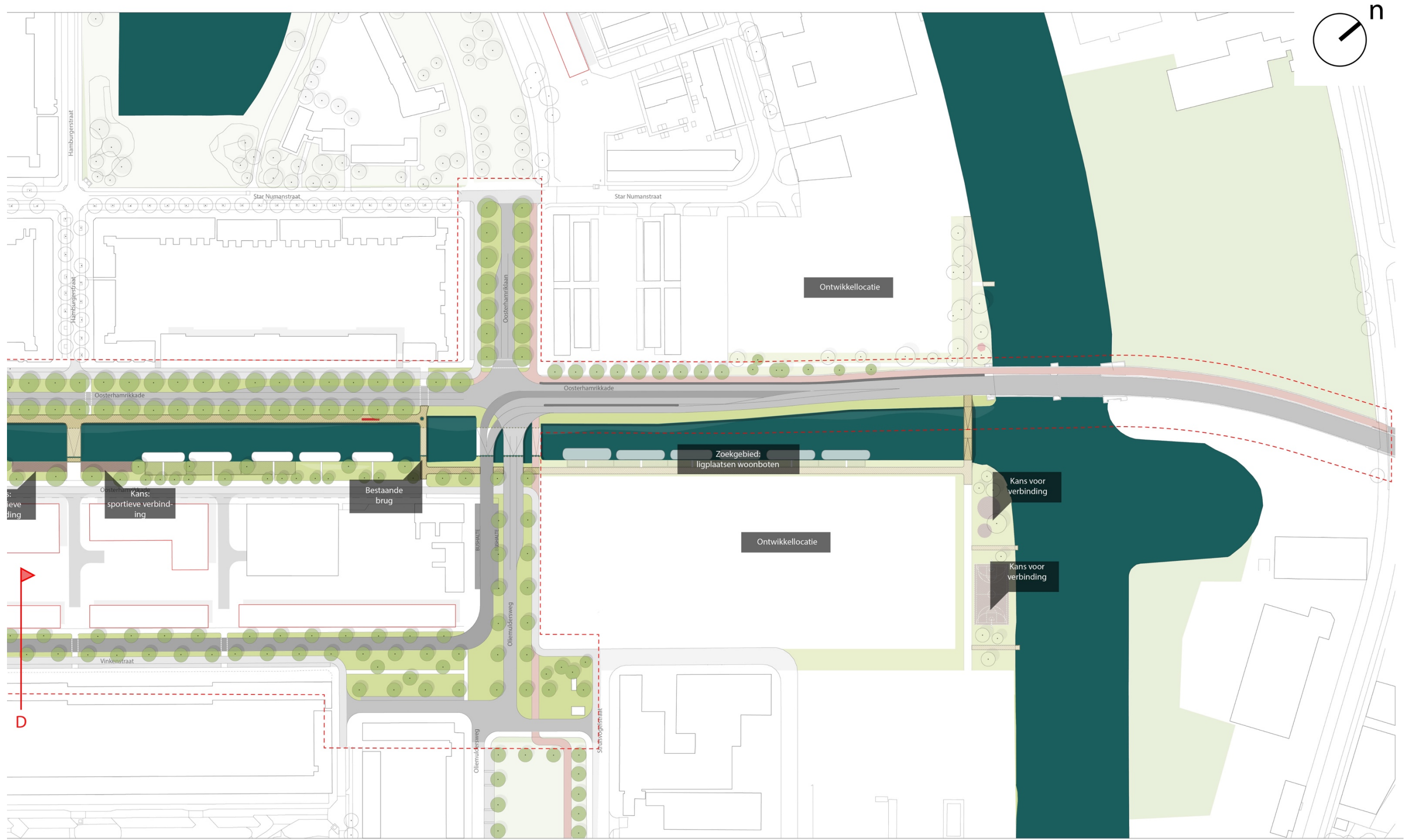
[In de bijlage zijn alle voorgenomen maatregelen opgenomen](#)



Afbeelding: overzichtkaart voorkeursvariant auto-, bus- en fietsverbinding











Afbeelding: Vinkenstraat (boven: huidige situatie, onder: impressie busverbinding)



Afbeelding: E. Thomassen à Thuessinklaan (boven: huidige situatie, onder: impressie busverbinding)



## 2.2 Basisstructuur openbaar vervoer

### Prioriteit

Openbaar Vervoer dient een belangrijk maatschappelijk doel: het houdt voorzieningen bereikbaar en de verbindt wijken met de stad en andere gebieden. In Groningen kiezen we daarom, naast de fiets, voor het openbaar vervoer. Met de transferia en de nieuwe 'knooppunten' rondom de binnenstad bieden we een aantrekkelijk alternatief voor de automobilist.

### Hoogwaardig

Tussen de Kardinges en het Wouter van Doeveren ligt sinds de jaren '80 een uitstekende infrastructuur voor de bus. De vrijliggende busbaan en busbaanbrug langs het Oosterhamrikkanaal geeft de bus ruim baan. De busroute tussen UMCG-noord en Kardinges is een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) as, waarop de Q-links 3 en 4 frequent rijden. Ook de streekbussen lijnen 61, 65, en 163 maken tussen de Zaagmuldersweg en Kardinges gebruik van de busbaan. Doorstroming van de bus is van essentieel belang voor deze HOV-as en is daarmee een randvoorwaarde bij de inpassing van de nieuwe autoverbinding.

### Verplaatsen naar Oosterpark

Met de komst van de autoverbinding aan de Oosterhamrikkade noordzijde verhuist de huidige busbaan naar de Oosterpark, waar de komende jaren honderden, zo niet duizenden inwoners bijkomen.

De bussen rijden in twee richtingen door de Vinkenstraat, via het Wielewaalplein en de E. Thomassen à Thuessinklaan over een busbaan van 6,5m breed. De maximale snelheid is 50 km/h. hoewel de gemiddelde snelheid fors lager ligt vanwege de haltes, bochten en kruisingen. Haltes zijn voorzien bij de Oliemuldersweg, het Wielewaalplein/ Zaagmuldersweg en de Vrydemalaan (nabij Wouter van Doeverenplein). Aan beide zijde van de busbaan ligt een groenstrook met een (geluidwerend) scherm. Met daarnaast een woonstraat voor bestemmingsverkeer in één richting (30 km/u) en fietsers in tweerichtingen. Parkeren in de Vinkenstraat kan aan één kant van de woonstraat. Dit geldt ook voor de E. Thomassen à Thuessinklaan, waar geen ruimte is voor een aparte parkeerstrook, daarom gecombineerd met de

groenstrook. Beide zijde komt een stoep van minimaal 2 meter breed en waar mogelijk breder.

De huizen aan de noordzijde van de Vinkenstraat (Nijestee) worden voor 2023 gesloopt en vervangen door nieuwbouw. De gevel van nieuwbouw schuift minimaal twee meter op naar achteren, waardoor meer ruimte ontstaat voor de inpassing van de busbaan. Dit geldt niet voor de woningen in een eerste deel van de Vinkenstraat. Hier is het profiel smaller en is er geen ruimte voor parkeren. In de hele Vinkenstraat vervallen de tuinen aan de noordzijde.

Het Wielewaalplein gaat in de voorkeursvariant flink op de schop. Er komen bushaltes op het plein, er is minder ruimte voor auto's en parkeerplaatsen verdwijnen. Hoe het er precies uit komt te zien is nog niet bekend. Na het besluit van de gemeenteraad gaan we aan de slag met een nieuw ontwerp voor het Wielewaalplein en de kop van de Vinkenstraat. In het ontwerp houden we rekening met de bushaltes, parkeerplaatsen, fietsparkeren, (verkeers)veiligheid en de bereikbaarheid van de ondernemers, de verblijfskwaliteit, het (fiets)parkeren en de kruising met de Zaagmuldersweg (voorrangskruising voor de bus). De nieuwe haltes bij de Westerhaven zijn een goede referentie.

Afbeelding: referentie Wielewaalplein (impressie busknoop Westerhaven)



Bij het Wouter van Doeverenplein steekt de bus recht over. De inrichting en het verbeteren van de busdoorstroming in de Vrydemalaan, bijvoorbeeld een vrijliggende busbaan, en de aansluiting op het busknooppunt UMCG-noord is onderdeel van de vervolggopgave. Dit geldt ook voor het deel Oliemuldersweg- nieuwe brug, waar de gebiedsontwikkeling en infrastructuur op elkaar aan moeten sluiten.

### Verkeersveiligheid

Na het ontwerpbesluit zijn veel zorgen geuit over de verkeersveiligheid rondom de busverbinding in de Oosterparkwijk, met name de oversteekbaarheid en de bereikbaarheid van de woningen die niet ontsloten worden met de woonstraat. Een veelgehoorde vraag is of hoogwaardig openbaar vervoer thuishoort in een woongebied, dit geldt met name voor de Vinkenstraat en het Wielewaalplein

Met de verandering naar een stedelijke as langs het water ligt er de mogelijkheid de bebouwing en de busverbinding 'een logische combinatie' in de omgeving te maken. Richtlijnen voor dergelijke wegen bieden 'harde' uitgangspunten. Maar in een stedelijk gebied is er altijd maatwerk nodig is. Er is een grote druk op de beschikbare ruimte vanuit de veelheid aan functies die nodig zijn voor een leefbare en (economisch) aantrekkelijke stad. Meer hierover in paragraaf 3.4.

### Vinkenstraat

De toekomst van de Vinkenstraat is al jaren onderwerp van discussie. Keuzes over een nieuwe toekomst van de woningen aan de Vinkenstraat noordzijde waren afhankelijk van de komst van een auto- of busverbinding. Duidelijk was, en is, dat ook zonder auto- of busverbinding het karakter van de Vinkenstraat gaat veranderen: van woonstraat naar een meer stedelijk gebied. In de plannen voor deze straat hebben we altijd rekening gehouden met nieuwbouw als onderdeel van de stedelijke uitstraling van de Oosterhamrikkade waarbij er ruimte is voor een openbaar vervoersverbinding. De nieuwbouw komt niet precies op dezelfde plek, maar schuift minimaal ongeveer twee meter naar achteren. Zo ontstaat er voldoende ruimte voor de busbaan.





Afbeelding: Korreweg





## 2.3. Basisstructuur fiets

### Fiets op 1

In Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel, en ook in het oostelijke stadsdeel heeft de fiets een belangrijk aandeel in het dagelijkse verkeer van en naar school, het werk of de vele voorzieningen.

### Fietsstraat Korreweg

De Korreweg is één van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks bijna 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Op piekmomenten zijn de smalle fietspaden langs de Korreweg overvol. Met de groei van het aantal fietsers en de komst van nog meer e-bikes staat de veiligheid onder druk. Fietsers moeten op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid door van de Korreweg een fietsstraat te maken.

In de variant Fietsstraat delen auto's, bussen en fietsers de weg. De maximumsnelheid wordt 30 km/u en de weg krijgt rood asfalt. Aan beide kanten van de Korreweg komen de parkeerplaatsen terug, behalve bij het Bernouilliplein, bij het Floresplein en tussen het Molukkenplantsoen en de Hamburgervijver. Hier komen groene bermen met planten, struiken en bomen. Tussen de parkeerplaats en de stoep komt een groenstrook met bomen. Ook komt er meer ruimte voor fietsparkeren op de hoeken van alle zijstraten met de Korreweg. Ter hoogte van de Antillenstraat komt een aansluiting op de Korreweg.

In de variant Fietsstraat maken de fietsers en het gemotoriseerd verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. De rijbaan is in totaal 7 meter breed. De inrichting van de Korreweg en de directe omgeving maakt duidelijk dat de fiets hoofdgebruiker is en de auto te gast. Uit de praktijk blijkt dat bij een inrichting als Fietsstraat, auto's ongeveer 20 km per uur rijden. Alle zijstraten van de Korreweg worden aangesloten als inritten. De rotonde bij de J.C. Kapteynlaan blijft bestaan in het voorliggende ontwerp, net als de voorrangregels. Ook op de rotonde krijgt het asfalt de herkenbare rode kleur. De vorm en inrichting van deze kruising is nog wel een opgave voor de vervolgfase.

### Minder auto's nodig

De opgave is om het aantal auto's te beperken, met name op het deel tussen de J.C. Kapteynlaan en het Boterdiep. Voorwaarde is dat het aantal auto's fors afneemt, ook omdat de bus dan ruimte heeft om te passeren. Op het deel tussen de Gerrit Krolbrug en de Korreweg-rotonde biedt de nieuwe autoverbinding het alternatief. Voor het deel tussen de Korreweg-rotonde en de binnenstad kan een verschuiving naar Bedumerweg oplossing bieden. Het principe van de Gerrit Krolbrug (auto en fiets) houden we in stand. Een logische aansluiting op de fietsvriendelijke Korreweg wordt inbreng voor het definitief ontwerp van de brug.



### Fietsverbinding UMCG- Kardinge

Het is een breed gedragen wens van de Stad, bewoners- en belangenorganisaties om een nieuwe fietsroute aan te leggen tussen HOV knooppunt Kardinge en de binnenstad. Onderdeel van het project is het onderzoek naar een fietsverbinding via de busbaanbrug naar Kardinge. Dit is mogelijk door het maken van een extra brug voor de fiets, die strak naast de busbaanbrug komt te liggen. In de raming is deze fietsverbinding over het water opgenomen voor ongeveer € 6 miljoen. De wenselijkheid hangt sterk af van de termijn waarop de huidige busbaanbrug wordt vervangen. Voorstel is de uitwerking van deze fietsverbinding mee te nemen in de vervolgfase en bij het besluit Definitief ontwerp de keuze te maken of deze wordt aangelegd.

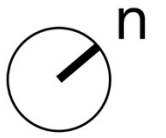
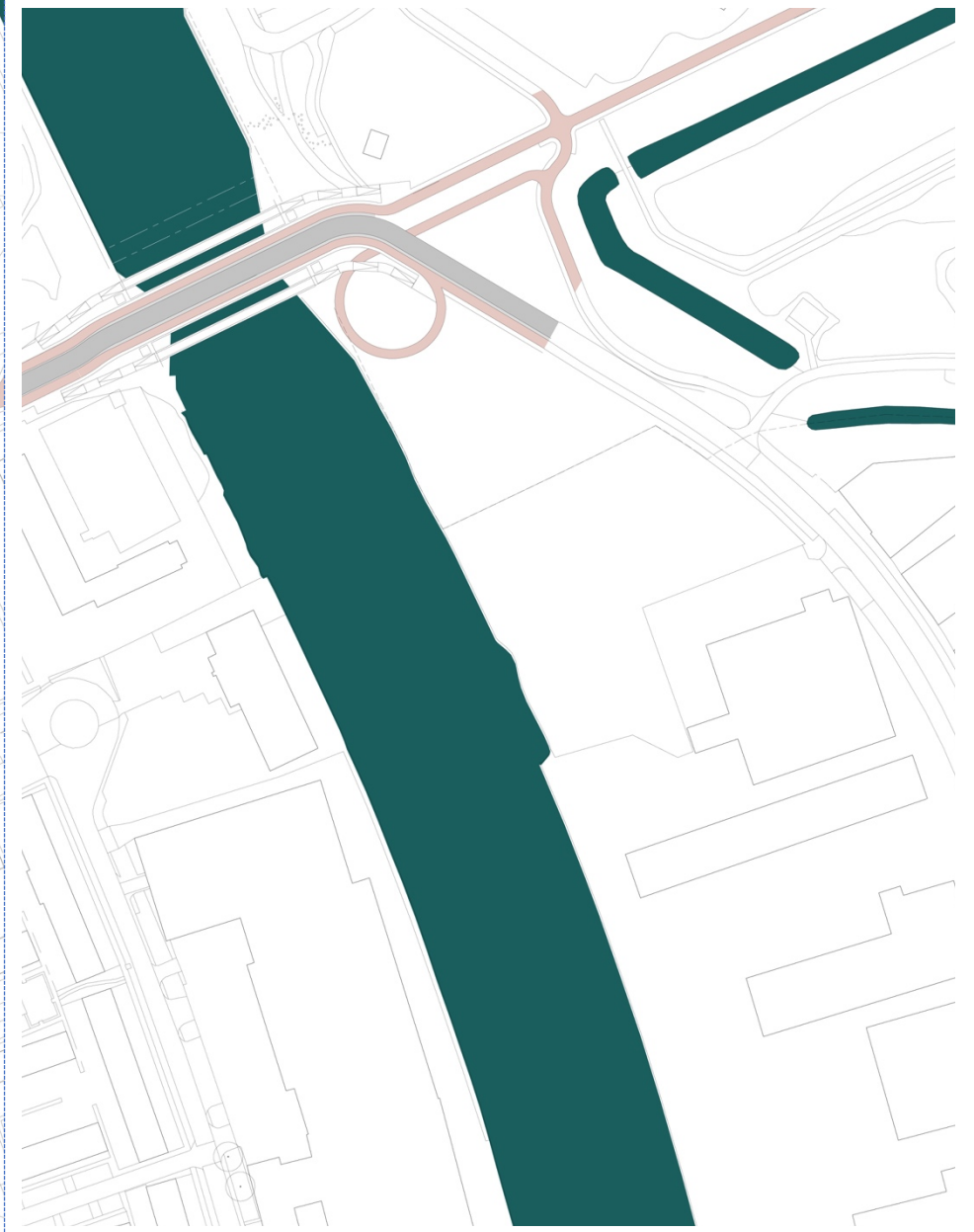
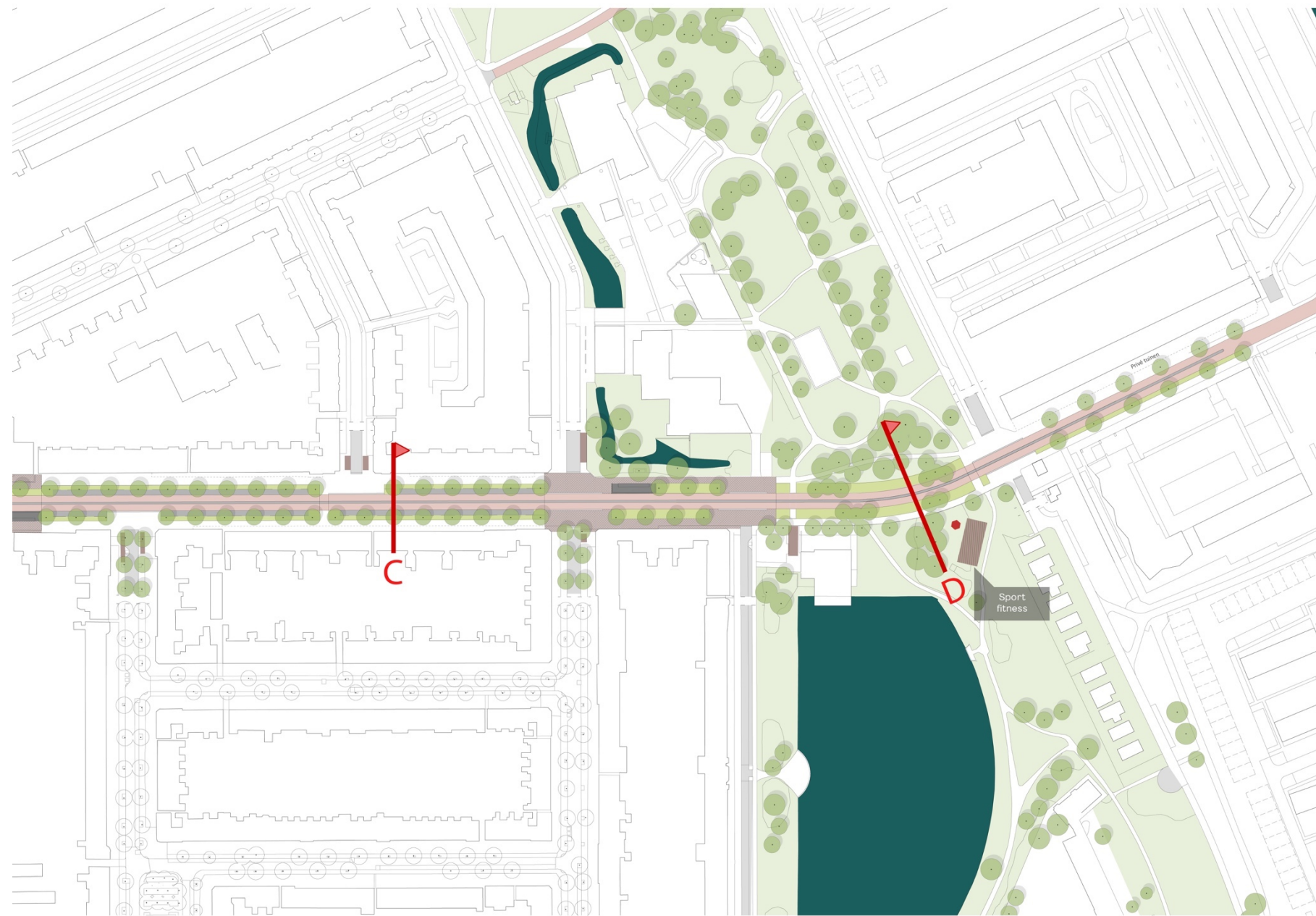
Belangrijk is dat de fietsverbinding op een veilige, logische en comfortabele manier doorloopt tussen de binnenstad en Kardinge. Een acceptabel hellingspercentage in combinatie tot een verantwoorde ruimtelijke inpassing van de benodigde helling is een voorwaarde. De fiets verbinding takt aan op de woonstraat, een vrijliggend fietspad is niet te combineren met de woonstraat en het groen. De opgave voor de vervolgfase is om de kwaliteit van de fietsroutes en aansluitingen verder te ontwerpen en te optimaliseren.



Afbeelding: voorkeursvariant herinrichting Korreweg (met bestuurlijk voorkeursalternatief nieuwe Gerrit Krolbrug)













## 2.4 Oeververbindingen

### Busbaan niet toekomstbestendig

De busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal maakt onderdeel uit van de nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone. De huidige brug kan veilig en stevig genoeg gemaakt worden om het extra (auto)verkeer aan te kunnen.

Voor de langere termijn hebben we een geheel nieuwe vaste oeververbinding nodig. De busbaanbrug ligt over het Van Starckenborghkanaal, een onderdeel van de landelijke vaarweg Lemmer-Delfzijl. De huidige busbaanbrug voldoet niet volledig aan de eisen voor de opwaardering van het kanaal voor klasse Va schepen. Namelijk dat twee hoge schepen elkaar kunnen passeren ter hoogte van de brug. Door de komst van hogere schepen moet de brug straks (vaker) open. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor de doorstroming van het autoverkeer.

### Nieuwe brug op zuidoever

De voorkeursvariant is een hoge vaste brug van 9,1m doorvaarthoogte in het verlengde van de busbaan in de Vinkenstraat. De aanlegkosten van een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal is ongeveer 35 miljoen 'goedkoper' dan een aquaduct. De nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal moet ongeveer 25 meter breed zijn met twee rijstroken voor bussen, twee rijstroken voor auto's en een fietspad in twee richtingen.

Wanneer er een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal komt, gaan de auto's via een nieuwe brug ter hoogte van de Oliemuldersweg van en naar de autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde. Aandachtspunt voor het vervolg zijn een goede ruimtelijke inpassing van de brug aan weerszijden (woningbouw koplocatie), het ontwerp van de kruising met de Oliemuldersweg en het fietscomfort in relatie tot de helling. Gemeente en provincie bepleiten een nieuwe brug bij het Rijk, die eigenaar is van de vaarweg Van

Starckenborghkanaal. De plannen voor de nieuwe brug lopen vooruit op steun van het Rijk. Voor de komende jaren gaan we voornamelijk uit van het gebruik van de huidige busbaanbrug. Als de keuze voor de plek van een nieuwe brug (naast huidige busbaanbrug of aan de kant van de Oosterparkwijk) vastligt, kunnen we ook de plannen voor de woningbouw in aan de kant van de Oosterparkwijk vervolgen, waaronder de overgang van nieuwe bebouwing naar de bestaande nieuwbouw van de Stadswerf.

Na de aanleg van een nieuwe brug, kan de huidige busbaanbrug gesloopt worden en plaatsmaken voor nieuwe ontwikkelingen.

### Gerrit Krolbrug

Rijkswaterstaat vervangt voor 2022 de Gerrit Krolbrug. Dat is de brug voor auto's en fietsers in het verlengde van de Korreweg. Dagelijks passeren gemiddeld 15.000 fietsers, 4.000 auto's en 50 schepen deze brug. De vervanging is nodig om de doorgang van de scheepvaart te verbeteren en om de brug veiliger te maken voor fietsers en autoverkeer. Met de komst van een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone verliest de Korreweg bovendien haar belangrijke functie als stadsdeelontsluiting. Dat biedt ruimte voor een meer fietsvriendelijke inrichting van de Gerrit Krolbrug en de Korreweg.



Afbeelding: Gerrit Krolbrug



Ochtendspits (referentie)



Ochtendspits (nieuwe autoverbinding OHZ)



Avondspits (referentie)



Avondspits (nieuwe autoverbinding OHZ)

**Afbeelding: verkeersafwikkeling**

De kaartjes geven de doorstroming op de belangrijke wegen aan. Grijs is 'vrij rijden', de vertraging bouwt zich op via geel, oranje naar rood. Gewone wachtrijen voor verkeerslichten zijn ook rood.



## 2.5 Bereikbaarheidsdoelen

### Doelen bereikt

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject van de adviesbureaus blijkt dat de voorkeursvarianten de bereikbaarheidsdoelen behalen. De varianten zijn technisch maakbaar. Alle ontwerpen voldoen aan de harde uitgangspunten die de raad zijn gesteld.

### Betrouwbare routes

De nieuwe autoverbinding moet van de bereikbaarheid van het UMCG, binnenstad en oostelijke stadswijken en het verkeer door de wijken verminderen. Het idee van de ringweg is dat de automobilist daar zo lang mogelijk op rijdt en dan de stad 'inprikt' waar hij/zij moet zijn. Als dit systeem goed functioneert, is het aantrekkelijk om de ring te gebruiken en niet (dwars) door de stad te rijden. Door het aanleggen van de nieuwe autoverbinding ontstaat een robuuster wegennet en wordt de betrouwbaarheid beter. Een robuust verkeersnetwerk heeft het vermogen om extra verkeer te verwerken als dat nodig is. Het leidt niet direct tot een verkeersinfarct bij een verstoring: er zijn alternatieven bij verstoringen.

### Ontlasten flessenhals UMCG

Er ontstaat een betere verdeling van het verkeer over de hoofdroutes. Ongeveer 50% van het verkeer op de nieuwe autoverbinding heeft een bestemming in of herkomst uit de Oosterparkwijk of Korrewegwijk. (bewoners, bezoekers). Ongeveer 10 procent heeft het UMCG als bestemming. De rest gebruikt de autoverbinding voor een bestemming in omliggende wijken. De afbeelding op pagina 22 (links) laat zien waar het autoverkeer op de busbaanbrug naar toe gaat en vandaan komt bij de voorkeursvariant. Te zien is dat het verkeer bij de Heymanslaan, Zaagmuldersweg, Oliemuldersweg en Oosterhamriklaan de wijk in en uit gaat.

Het grootste deel van het verkeer op de busbaanbrug gaat naar de oostelijke ringweg van/naar het zuiden. Dit verkeer maakt niet meer gebruik van bijvoorbeeld de Petrus Campersingel of Damsterdiep. Hierdoor zien we meer ruimte ontstaan op de zuidelijke invalswegen van- en naar het UMCG ten opzichte van een situatie zonder autoverbinding. Deze ruimte wordt opgevuld door ander verkeer dat gebruik wil maken van bijvoorbeeld de Europaweg. Verkeer dat

nu elders door de stad rijdt. We zien dat er meer verkeer gebruikt maakt van de ring en de invalsroutes in plaats van routes binnendoor.

### Minder verkeer door de wijken

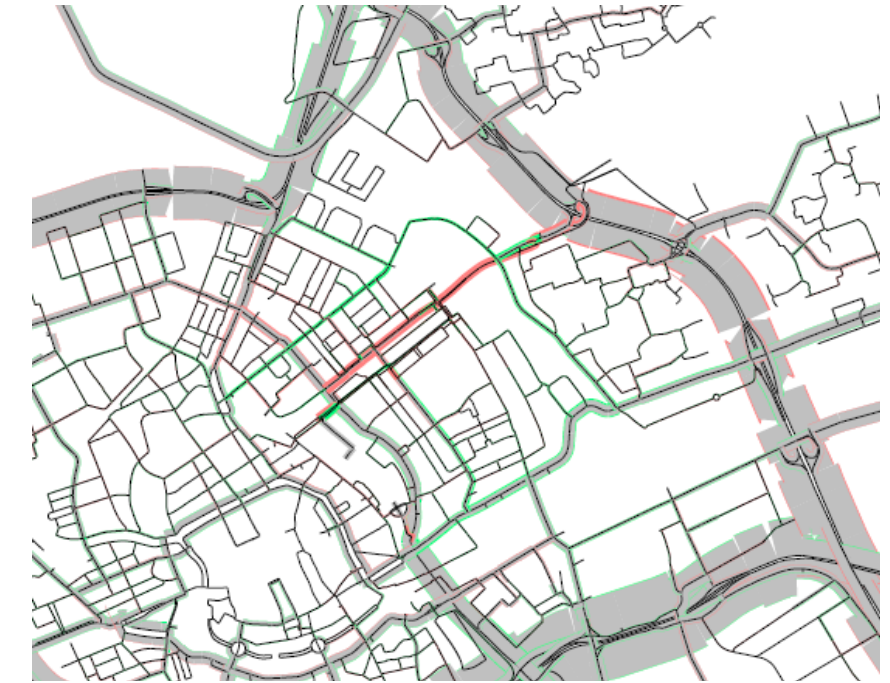
We zien dat het verkeer zich bundelt op de hoofdwegen, waardoor het verkeer in de wijken in het gebied afneemt (wijkverzamelwegen, woonstraten). Het is geen nieuw verkeer, maar een verschuiving binnen het gebied. In het oostelijk stadsdeel tussen Bedumerweg en Damsterdiep rijdt er 10% meer verkeer op het hoofdwegennet. Dit is het saldo van 14% meer door de nieuwe autoverbinding als hoofdroute en 4% minder verkeer op de andere hoofdroutes, zoals het Damsterdiep. Een nieuwe autoverbinding brengt dus verlichting in de wijken en op de andere invalswegen.

### Kortere reistijden

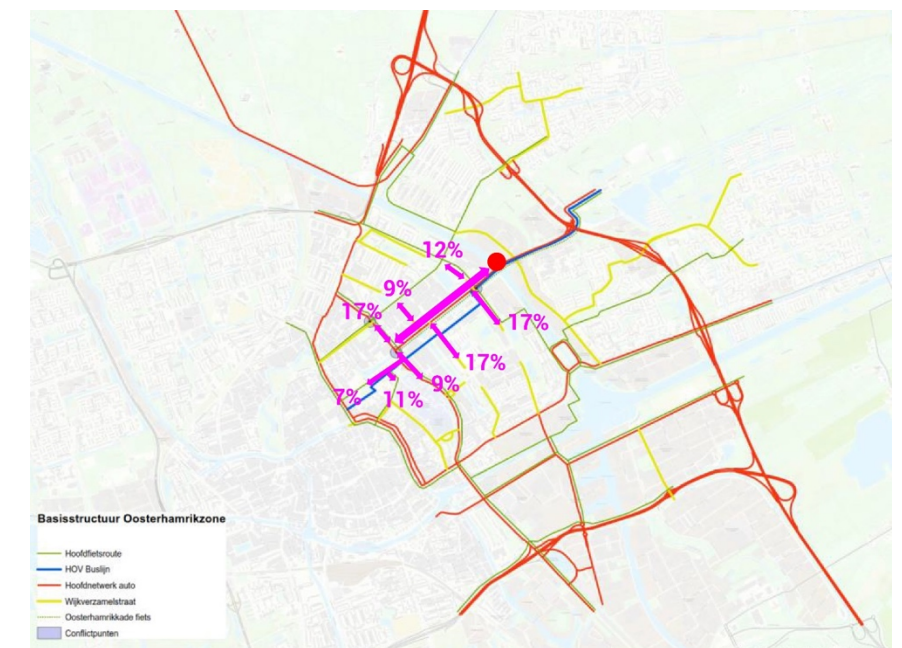
Door de nieuwe autoverbinding en de verkeersmaatregelen op de andere invalsroutes verbetert de doorstroming op deze invalsroutes. We zien dat dat de reistijden in de spits met een autoverbinding verbeteren op de invalswegen naar de binnenstad. Oplopend tot enkele minuten in de spits. Door de komst van de autoverbinding verbetert de verkeersafwikkeling op en rond het Damsterdiep, Europaweg, Sontweg en Berlagebrug verbetert. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG vanuit de zuidoostkant. Aan de noordkant is een verbetering op de Bedumerweg te zien. Sumatralaan stad in is bij de komst van de autoverbinding nog een aandachtspunt. Dit moet verder onderzocht worden in de vervolgfase. Hiervoor moeten we dieper op de kruispunten inzoomen. Tot slot is te zien dat het autoverbinding zowel ochtend- als avondspits goed doorstroomt. (Zie pagina 24)

### Openbaar vervoer

De busdoorstroming behoudt de huidige kwaliteit, mits de doorstroming op de Vrydemalaan goed is. Bij een nieuwe oeververbinding verdwijnt de bajonet bij de ter hoogte van de Oliemuldersbrug. Dit komt ten goede van de doorstroming van de bus.



Afbeelding: toe- en afname (rood/groen) verkeer bij nieuwe /autoverbinding



Afbeelding: waar gaat verkeer op de busbaan brug heen, of komt het vandaan?





Afbeelding: Zaagmuldersweg/ Wielewaalplein



## 3. OMGEVING

### 3.1. Invalshoek

De auto- en busverbinding vraag om meer ruimte, dan in de huidige situatie. Er zijn bruggen en uitvoegstroken nodig, kruisingen moeten worden aangepast. En ondanks de inzet op duurzaamheid en technologische vooruitgang blijft verkeer een bron van geluid en hebben bewoners zorgen over luchtverontreiniging. Wat gaat er gebeuren om te bereiken dat de omgeving niet verder onder druk komt te staan en dat er hier en daar sprake is van verbeteringen? De Voorkeursvariant voorziet in tal van maatregelen om effecten te voorkomen, te beperken en/of met compenserende maatregelen ongedaan te maken. Een aantal van die maatregelen is concreet benoemd, zo zal blijken in dit hoofdstuk. Bij andere maatregelen zijn de contouren duidelijk, en wordt

vastgelegd wat nodig is voor een definitief besluit. In paragraaf 1.2. stelden we het als volgt: het resultaat – de balans tussen het stedelijke belang en het belang voor de aanwonenden – moet aanvaardbaar zijn. En het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluipverkeer en de kansen voor de openbare ruimte: meer groen, wandel- en fietsroutes en meer ontmoetingsplaatsen. Aan de andere kant biedt de herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat een aanzienlijke verbetering voor de woon- en leefomgeving. Wat nu vast wordt vastgelegd is uitgangspunt voor de ontwikkellocaties in het gebied, waar ook deze balans aanvaardbaar moet zijn.

In het participatieproces, bijvoorbeeld tijdens de ontwerpessies, zijn ideeën en suggesties ingebracht. Participatie betekent dat ideeën of suggesties in de plannen worden besproken, afgewogen en beoordeeld. Daar waar het kan nemen we het over. Maar soms lukt dat ook niet. Bijvoorbeeld omdat ze niet passen bij de uitgangspunten voor de verdere uitwerking van de drie varianten, haaks staan op gemeentelijk beleid of omdat ze in tegenspraak zijn met ideeën en suggesties van andere omwonenden.

In het participatierapport dat onderdeel uitmaakt van het collegebesluit, is de opbrengst van dit proces weergegeven.

### 3.2 Lucht

#### Luchtverontreiniging

Bewoners langs het tracé hebben begrijpelijkerwijs zorgen over de luchtkwaliteit wanneer er meer verkeer in hun directe omgeving komt. In de gemeente hebben we twee permanente meetpunten. De eerste is aan de Europaweg, tussen het Damsterdiep en de brug over het Eemskanaal. Dit meetpunt ligt vlak bij een drukke weg met optrekkend verkeer. De tweede locatie is in Beijum, op een plek waar juist vrijwel geen verkeer is. Met de locatie in Beijum kunnen we de achtergrondconcentratie meten. Dat is de 'deken' van luchtverontreiniging die van elders komt aanwaaien, tot ver buiten Nederland. Belangrijk voor de luchtkwaliteit zijn vooral fijnstof en stikstofdioxide. Langdurige blootstelling aan hoge concentraties kan effect hebben op de gezondheid. Fijnstof betreft alle deeltjes in de lucht kleiner dan 10 micrometer.

#### De Groningse situatie

De situatie in Groningen voldoet voor beide stoffen al jarenlang aan de Europese normen. Sinds 2007 hebben zijn de normen niet meer overschreden. Daarom hebben we de lat hoger gelegd. In Groningen toetsen we de luchtkwaliteit ook aan het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze advieswaarden zijn voor fijnstof veel strenger. Maar ook hieraan voldoen we in Groningen al bijna, zo blijkt uit de metingen. Dit geldt ook voor het meest schadelijke ultrafijne stof met deeltjes van kleiner dan 2,5 micrometer.

Gezondheidseffecten treden pas op bij een langdurige blootstelling aan hoge concentraties. In Groningen komen geen plekken voor die uit oogpunt van gezondheid onvoldoende zijn. De situatie in Groningen is aanzienlijk beter dan in steden als

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Arnhem, waar de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide veel hoger zijn. Op fijnstof hebben we als lokale overheid nauwelijks invloed. De hoeveelheid fijnstof in Groningen wordt vooral bepaald door de achtergrondconcentratie. Dat is dus wat er van elders komt aanwaaien. Om de situatie in Groningen te verbeteren, zijn landelijke en Europese maatregelen nodig. Bijvoorbeeld nog strengere eisen aan auto's en aan andere voer- en werktuigen.

#### Rondom de tracés

Er is onderzoek gedaan waarin is berekend wat de effecten van de nieuwe auto- en busverbinding zijn. Voor fijnstof is het verschil minimaal. Voor stikstofdioxide komen we in een iets hogere klasse terecht, die vergelijkbaar is met de huidige situatie aan bijvoorbeeld de Petrus Campersingel of het



Damsterdiep. De luchtkwaliteit blijft dus ruim voldoende. De effecten zijn erg beperkt. De luchtkwaliteit in de Oosterhamrikzone is nu overal ruimschoots voldoende en dat verandert niet door deze plannen. Daarnaast hebben we ambitie om de bussen de komende jaren verder te verduurzamen, door elektrisch rijden.

### 3.3 Geluid en trillingen

#### Verkeerslawaaai

Verkeerslawaaai is in Groningen een aanzienlijk groter probleem dan de luchtkwaliteit. Maar we kunnen er als gemeente ook meer aan doen. Net als bij luchtkwaliteit kan een langdurige blootstelling aan een hoge geluidsbelasting soms negatieve effecten hebben op de gezondheid. Geluidhinder kan stress veroorzaken of slaapgebrek. Op den duur kan dit, samen met andere factoren, bijdragen aan een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Volgens de gezondheidsnormen is een geluidsbelasting van 65 decibel of meer onvoldoende. In de wet staat dat door een plan zoals Aanpak Oosterhamrikzone het wegverkeerslawaaai niet significant mag toenemen.

#### Rondom de tracés

Voor alle woningen in de wijk is in deze fase al berekend worden wat de nieuwe autoverbinding betekent voor de geluidsbelasting. Daaruit blijkt dat geluidsmaatregelen nodig zijn: stil asfalt in combinatie het plaatsen van een (laag) geluidsscherm. In ons onderzoek naar de geluidseffecten van Aanpak Oosterhamrikzone hebben we de drie varianten met elkaar vergeleken. In de voorkeursvariant Splitsing neemt de totale geluidhinder in het gebied af. De hoogste geluidsbelasting komt nu voor aan de Oosterhamrikkade noordzijde, met 66 decibel. Door het verkeersplan zal de geluidsbelasting hier afnemen. De klinkers op de ventweg van de Oosterhamrikkade leveren nu veel lawaai op. Daarom komt hier later een wegdek van stille klinkers. Op de huidige busbaan ligt nu gewoon asfalt. Maar de nieuwe autoverbinding zal worden voorzien van zeer stil asfalt. Ook komt er een laag, groen geluidsscherm. Een voordeel van de nieuwe autoverbinding is ook dat het verkeerslawaaai in de Korreweg sterk vermindert.

In de Vinkenstraat en de Oliemuldersweg is het nu heel rustig. Door de nieuwe busroute zal het verkeerslawaaai in deze straten wel behoorlijk toenemen. Maar door stil asfalt en de lage schermen wordt de geluidsbelasting hier niet hoger dan 60 decibel. In de Thomassen à Thuessinklaan en op het Wielewaalplein zal het verkeerslawaaai hierdoor zelfs iets afnemen.

Bij het ontwerpbesluit waren de effecten voor het deel tussen de brug en Kardinge onderbelicht, en met name wat de effecten voor de directe omgeving zal zijn (Ulgersmaweg, Ulgersmaborg). We hebben de effecten van de voorkeursvariant 'Splitsing' op de omliggende woningen en overige geluidgevoelige objecten in beeld laten brengen. Daarnaast is ook de beoordeling conform de GES-methodiek gegeven. Uit de resultaten volgt dat afhankelijk van de beoordelingslocatie, de geluidbelasting vanwege de voorkeursvariant 'Splitsing' wisselend toe- of afneemt ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. De maximale toename bedraagt +3 dB en de maximale afname bedraagt -3 dB. Een toe- of afname van 3 dB is beperkt hoorbaar.

In de referentiesituatie 2030 varieert de GES-score van '0 Zeer goed' (nieuwbouw Melisseweg) tot '6 Onvoldoende' (woningen Ulgersmaweg). Voor de variant 'Splitsing' varieert de GES-score van '0 Zeer goed' (nieuwbouw Melisseweg) tot '5 Zeer matig' (woningen Ulgersmaweg).

Per saldo kan het verkeerslawaaai afnemen, doordat de gemeente het plan aangrijpt om het verkeerslawaaai te verminderen door extra maatregelen te nemen. Dankzij die maatregelen zal de geluidsbelasting op plekken waar die nu hoog is, gaan afnemen. Op andere plekken blijft de geluidstoename beperkt en hij zal het, met uitzondering van 1 ligpaats, nergens te

hoog worden. Over het hele gebied gezien zal het verkeerslawaaai dus afnemen

#### Trillingen

Vanwege het rijden van de autobussen over de busbaan kunnen in zekere mate bodemtrillingen optreden. Na het ontwerpbesluit is (oriënterend) trillingsonderzoek uitgevoerd. Er is geen wetgeving ten aanzien van trillingen, wel zijn er richtlijnen die in acht genomen zouden moeten worden op grond van een goede ruimtelijke ordening.

De te verwachten trillingsniveaus zijn getoetst aan de meet- en beoordelingsrichtlijn voor personen in gebouwen.

Bij een voldoende zware wegfundering en een vlak wegdek (asfalt) aan de toelaatbare (streef)waarde in de dag-, avond- en nachtperiode kan naar verwachting kan worden voldaan. Voorafgaand aan de aanleg wordt de daadwerkelijke overdracht en bodemdemping in kaart gebracht aan de hand van metingen. De resultaten van deze metingen kunnen meegenomen worden in het ontwerp van de busbaan.





### 3.4 Verkeersveiligheid

#### Stedelijke omgeving

Uit de inspraak komen nadrukkelijk de zorgen over de verkeersveiligheid naar voren, vooral rondom de busverbinding in de Oosterparkwijk. Hoe verhoudt zich een 50 km/h busverbinding tot woon- en leefomgeving van de bewoners? Eenzelfde vraag is gesteld over het Wielewaalplein, waar de winkels bereikbaar moeten zijn.

Aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal ontstaat in rap tempo een nieuw stedelijk gebied, op korte afstand van de binnenstad. Met de keuze voor de autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde wordt dit gebied de in- en uitgang van de stad. De 'achterkant' van de Oosterparkwijk, grenzend aan het Oosterhamrik- en Van Starckenborghkanaal gaat volop mee in de verandering van (oude) bedrijvigheid naar een nieuw stedelijk gebied. Uiteenlopende doelgroepen vinden de komende jaren hun nieuwe thuis. De Vinkenstraat vormt de overgang van en naar het stedelijk gebied. In de plannen voor deze straat hebben we altijd rekening gehouden met nieuwbouw waarbij er ruimte is voor een openbaar vervoersverbinding.

De E. Thomassen à Thuessinklaan heeft eenzelfde profiel, maar een meer stedelijke uitstraling als in- en uitgang voor het wijkverkeer. Ook langs de busverbinding komt een woonstraat om de woningen bereikbaar te houden.

#### Combinatie van maatregelen

Het functioneren van de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan als woonstraat én HOV-busbaan tegelijk, is sterk afhankelijk van de detaillering van het ontwerp. Er zijn een aantal oversteekplaatsen bedacht. Tegelijkertijd vervallen in de huidige plannen parkeerplaatsen aan één zijde van de straat. Voor bewoners is de bereikbaarheid (met auto en fiets) van de directe woning en het parkeren van belang. In de volgende fase van het project gaan we, in kleinere werkgroepen met de buurt, de gevolgen en oplossingen verder uitwerken.

Het komt aan op het zeer zorgvuldig toepassen van de juiste stedenbouwkundige en verkeerstechnische maatregelen. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld de

feitelijke snelheid van de bus, de rijtaakverzwaring voor chauffeur (zichtlijnen, leesbaarheid busbaan), context van omgeving (intensief stedelijk), ontwerp en materialisering en verkeersmaatregelen zoals signalen en bebording.

Fietsers zullen van de E. Thomassen à Thuessinklaan gebruik blijven maken als doorgaande route vanuit de Oosterpark. Zeker bij de aanleg van een nieuwe fietsverbinding van en naar Kardinge. Een woonstraat van 3,5 meter breed is in principe voldoende is voor fietsverkeer in twee richtingen, maar we zullen in de vervolgfase nagaan of de rijbaan breder kan.

De voorkeursvariant voor de busverbinding gaat uit van een nieuwe inrichting van het Wielewaalplein. Daarom gaan we in de vervolgfase een ontwerp maken met onder andere aandacht voor parkeerplaatsen, ruimte voor fietsparkeren en houden we tegelijkertijd rekening met het functioneren van de winkels. Hiervoor organiseren we na de zomer van 2018 werksessies met bewoners en ondernemers van het Wielewaalplein en de kop van de Vinkenstraat. Zoals aangegeven is een omgeving zoals de nieuwe haltes op de Westervhaven een referentie voor een omgeving waarin voetganger, fietser, bus en automobilist hun weg vinden.

#### Voldoende buffer

Tijdens de ontwerpessies heeft de omgeving gevraagd naar duidelijke ontwerpregels (uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte), om te zorgen voor voldoende en veilige buffer tussen de woningen en de nieuwe auto- en/of busverbindingen een zo 'groen' mogelijke uitstraling. Landschapsarchitectenbureau Lola heeft daarom een aantal ruimtelijke eisen geformuleerd die zoveel mogelijk in de ontwerpen zijn toegepast.

Naast een zorgvuldige materiaalkeuze draait het bij ruimtelijke kwaliteit juist om kwantiteit: voldoende ruimte voor boomwortels om zich te ontwikkelen betekenen een fraaiere en grotere boom. In de ruimtelijke doorsnede van de verschillende verkeersvarianten is de ruimtelijke eis steeds mee

ontworpen, in de vorm van voldoende brede stoepen, brede groene bermen, opgaande beplanting, etc. Omwonenden willen graag een fysieke afscheiding als 'buffer' tussen de woonomgeving en de nieuwe auto- en/of busverbinding. Die fysieke afscheiding komt er in de vorm van een laag geluidsscherm (circa 80 centimeter) omringd door groen (planten/struiken).

#### Fietsstraat

Verkeersveiligheid is een harde voorwaarde voor de uitwerking van de Korreweg als fietsstraat. De nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone zorgt ervoor dat er op de Korreweg straks minder autoverkeer rijdt. Zodoende heeft de bus dan de ruimte om te passeren. Met deze oplossing krijgen fietsers dan meer ruimte, meer comfort en meer veiligheid. We gaan na of het aantal auto's op delen van de Korreweg nog verder omlaag kunnen.

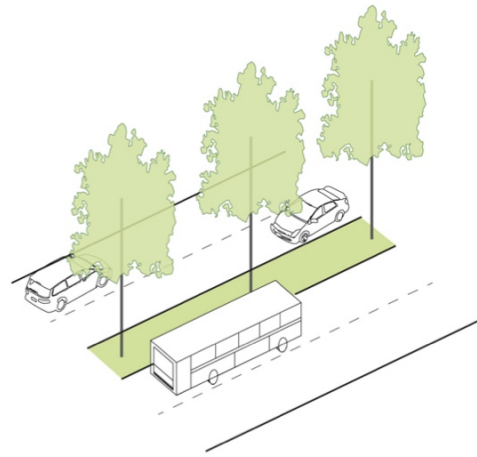
Voor een verkeersveilige inrichting gaat de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur. De verwachting is dat de snelheid in werkelijkheid nog lager ligt omdat het autoverkeer zich moet aanpassen aan de snelheid van de fietsers. Door fietsers, auto's en bussen te mengen op één baan, moet het voor het gemotoriseerde verkeer duidelijk zijn dat zij in het 'domein' van de fietser zijn.

Zowel wandelaars, fietsers als automobilisten hebben overzicht en duidelijkheid nodig. Daarom is het belangrijk rust en regelmaat aan te brengen over de gehele route. Door gebruik te maken van eenduidige materialen, heldere oversteekmomenten en ritmisch terugkerende patronen wordt passanten niet te veel afgeleid en zijn de verkeersregels inzichtelijk voor iedereen.

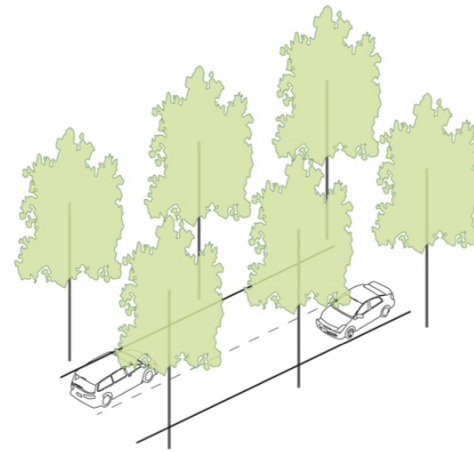
In aanloop naar werksessies met de omwonenden en belanghebbenden over de detaillering van het ontwerp organiseren wij met deskundigen een expertmeeting, om zo een beter gevoel te krijgen hoe deze in de praktijk zal gaan functioneren.



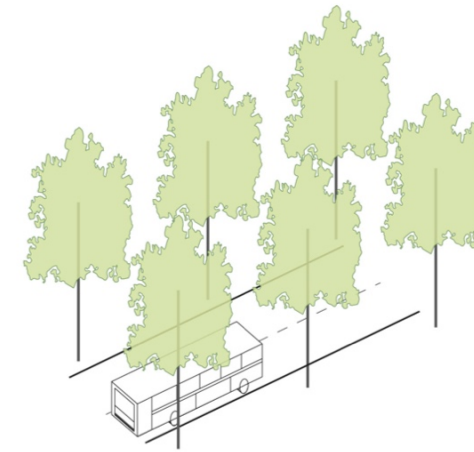
Afbeelding: ontwerpregels woon- en leefomgeving auto- en busverbinding



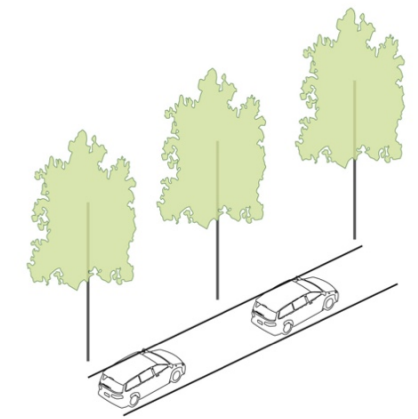
Afstand tussen de gebiedsontsluitingsweg en de busbaan biedt ruimte voor begeleidend groen



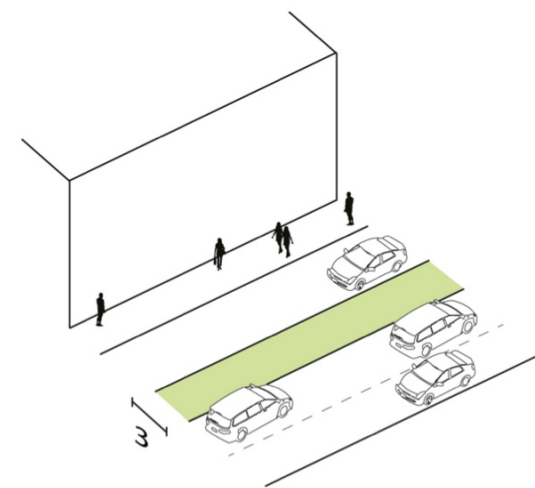
Tweerichtingen gebiedsontsluitingsweg wordt altijd begeleid door twee bomenrijen



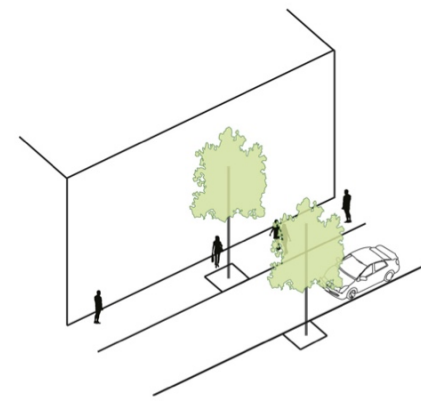
Busbaan wordt altijd begeleid door twee bomenrijen



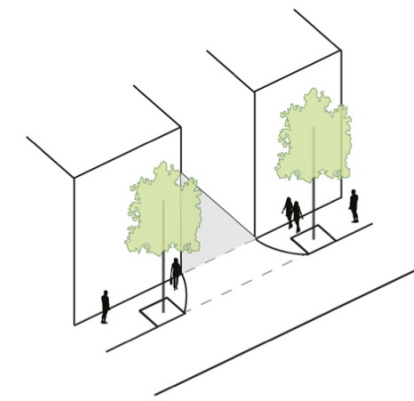
Eénrichting gebiedsontsluitingsweg wordt altijd begeleid door minimaal één bomenrij



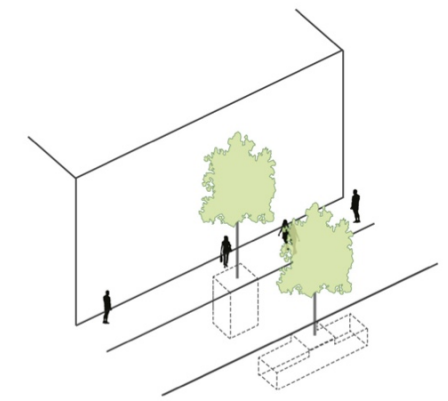
Afstand tussen de woonstraat en de gebiedsontsluitingsweg of busbaan is minimaal 3 meter



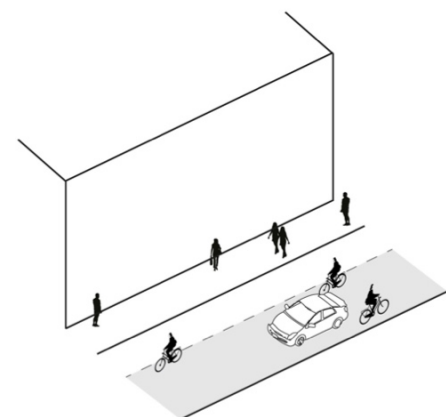
Optische vernauwingen in de woonstraat voor het verminderen van de rijnsnelheid



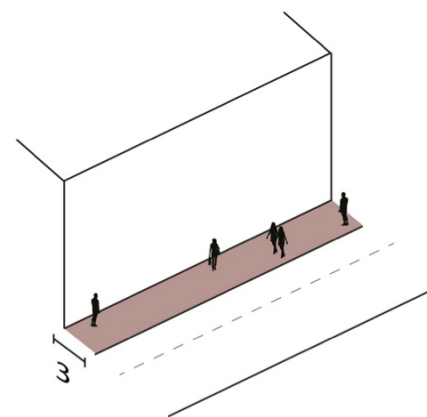
In- en uitritten worden altijd gemarkeerd door bomen



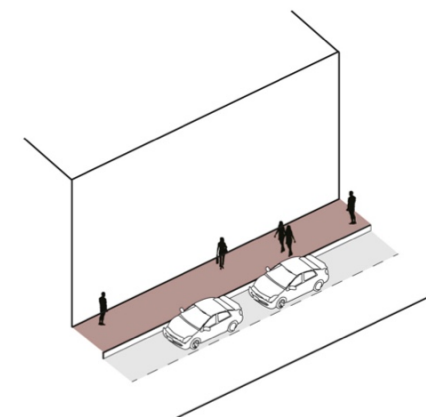
Bomen hebben ondergronds voldoende doorwortelbare ruimte



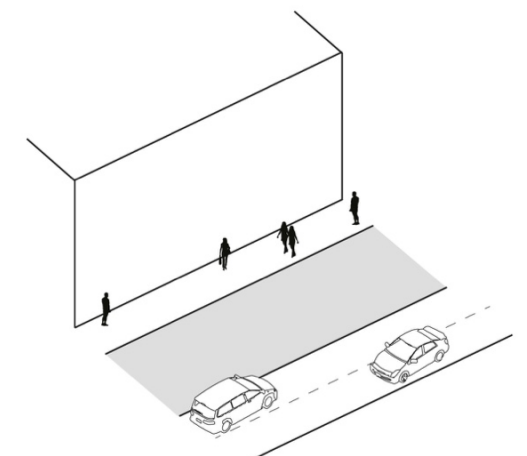
Woonstraat is voldoende breed voor fietsers in twee richtingen



Het trottoir is altijd ten minste 2 meter breed, waar mogelijk 3 meter breed



Trottoir is altijd verhoogd ten opzichte van woonstraat / parkeerplaats



Afstand trottoir tot gebiedsontsluitingsweg of busbaan is altijd minimaal 6 meter



## 3.5 Parkeren

### Grote opgave

In het voorlopige ontwerp voor de varianten voor de auto- en busverbinding wordt duidelijk dat vanwege de ruimte voor de nieuwe wegen en de keuze voor meer groen het aantal parkeerplaatsen flink afneemt. Van de ruim 5600 openbare parkeerplaatsen in het gebied vervallen 300 parkeerplaatsen. Parkeren is een van de belangrijkste zorgpunten voor de omgeving, zeker in de buurten waar de bezettingsgraad hoog is. In een groot deel langs het tracé (Professorenbuurt Oost en Oosterhamrikkade zuidzijde is medio april betaald parkeren ingevoerd.. Dat betekent dat deze buurten minder aantrekkelijk zijn voor forensen of bewoners uit aanliggende wijken. Maar daarmee is het probleem nog niet opgelost.

### Parkeervisie

In april hebben we de parkeervisie 2018-2025 ter vaststelling aan de raad aangeboden. De nieuwe visie beantwoordt de knelpunten die zijn ontstaan in het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en de mogelijkheden die de gemeente heeft hier effectief op te sturen. Met de nieuwe parkeervisie leggen we -in lijn met de omgevingsvisie The Next City- nieuwe accenten vast, die tot nieuwe uitgangspunten leiden. Deze vertalen we naar de plannen voor de Oosterhamrikzone.

### Blijvend bereikbaar en gastvrij

- Gericht op goede bereikbaarheid parkeervoorzieningen (Boterdiep, UMCG Noord) en P+R Kardingse;
- Aandacht voor parkeren rondom voorzieningen (winkels, school etc) zoals Korreweg.

### Er is voldoende ruimte, maar niet altijd voor de deur

- Een parkeerplaats op 250 meter van de woning – en in de binnenstad 500 meter – beschouwen wij als acceptabel alternatief (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden).
- Voor elektrische auto's (en hun laadfaciliteiten) houden we vast aan de geldende 150 meter.
- Voor bezoekers zijn er reeds goede alternatieven op de P+R-terreinen en in de P-garages.

### Openbare ruimte is in beginsel openbaar

- Het stallen van privébezit (een auto) is dat niet op voorhand vanzelfsprekend en/of gratis.
- Dit hanteren wij al geruime tijd in ons beleid bij nieuwbouwwontwikkelingen waarbij we als voorwaarde stellen dat de ontwikkelaar op het eigen terrein in de parkeerbehoefte moet voorzien.

### Ruimte voor de straat

- Parkeren onderdeel van ontwerpen: balans tussen ruimtelijke kwaliteit en parkeren;
- Keuze gemaakt voor 1 richting parkeren langs de woonstraten, nieuwbouw kan op eigen terrein parkeren.

### Meer maatwerk en flexibiliteit

- Invoering betaald parkeren als randvoorwaarde;
- Verkennen uitsluiten nieuwbouwbewoners voor vergunning, ook wanneer er ten tijde van realisatie geen betaald parkeren was.

### Duurzamer

- Stimuleren deelauto's
- Laadpalen
- Keuze tussen kwaliteit groen en parkeren op straat.

### Maatschappelijk effect voorop

- Kosten voor ontwerp zijn onderdeel van totaalinvestering

### Gebiedsparkeerplan

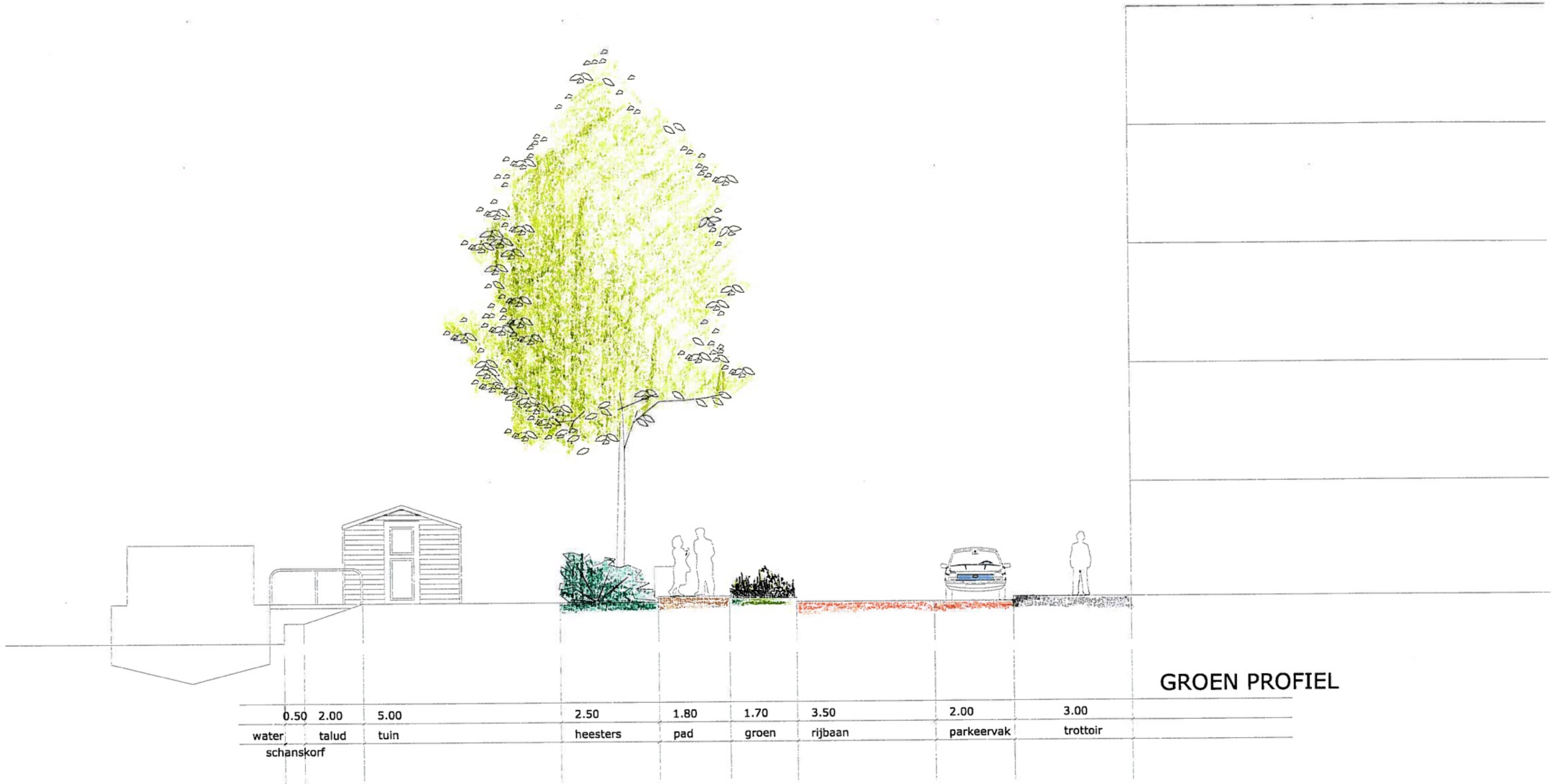
In besluitvorming en realisatie van de plannen voor de auto- en busverbinding zit zo'n vier á vijf jaar. Dat is een relatief lange periode met bovenstaande ontwikkelingen. Bewonersorganisaties bepleiten dat de parkeer capaciteit zoveel mogelijk gewaarborgd wordt. Het college van B&W is met de bewonersorganisaties van mening dat het probleem niet op de wijk afgewenteld mag worden.

Voorafgaand aan een realisatiebesluit moeten het pakket maatregelen, zowel gericht op het sturen van

de vraag naar parkeerplaatsen alsook het aanbod aan parkeerplaatsen, dat leidt tot een acceptabele bezettingsgraad duidelijk en waar mogelijk ingevoerd zijn. De maatregelen leiden tot een gebiedsparkeerplan. Omwonenden, ondernemers en belangenorganisaties wordt gevraagd hier met de gemeente over mee te denken. Extra aandacht is nodig voor het Wielewaalplein en de E. Thomassen à Thuessinklaan.







**GROEN PROFIEL**

Afbeeldingen: schetsontwerp Oosterhamrikkade zuidzijde



### 3.6 Barrierewerking/ ruimtelijke kwaliteit

De huidige busbaan en ontoegankelijke oevers vormen decennia een barrière tussen beide wijken. Ze vormden letterlijk de achterkant van de wijken. Er zijn weliswaar op verschillende plekken bruggen en oversteken nabij de huidige busbaan maar die zijn niet altijd erg aantrekkelijk en soms onveilig.

De belangrijkste ingreep om de wijken te verbinden was de keuze voor de nieuwbouw aan weerszijden van het kanaal waardoor er letterlijk geleefd wordt en er een directe relatie met de omgeving ontstaat. Honderden nieuwe bewoners betrekken het gebied en zullen gebruik maken van de openbare ruimte. Het vergroenen, vergroten en meer verbinden is de grootste kans om de woon- en leefomgeving aantrekkelijker te maken, en de aanleg van de auto- en busverbinding als kans aan te grijpen.

#### Parkstructuur

Langs het Oosterhamrikkanaal wordt een groene route ontwikkeld die de omliggende woonwijken verbindt en het kanaal een nieuw aanzien geeft. De zuidelijke oever wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor een aantrekkelijke wandelroute met groene oevers en verblijfskwaliteit. Door de Oosterhamrikzone te benaderen als een 'park' en aan te sluiten op de bestaande groengebieden (Noorderplantsoen, Gorechtkade, Oosterpark, Pioenpark, Molukkenplantsoen en het Sportpark Karding) werkt het kanaal als een verbindende groenzone in plaats van een barrière. Een lineair park is een parkstrook die gecombineerd wordt met infrastructuur.

#### Routes

Een interessante en intuïtieve routing ontstaat door een afwisselende wandel- en fietsroute langs en over het kanaal. De route wordt uitgevoerd in een herkenbare stijl met hetzelfde materiaal en onderscheidt zich daarmee duidelijk van het trottoir. De route takt aan op de bestaande stedelijke structuur en verbindt de al aanwezige openbare plekken langs het kanaal met nieuwe voetgangerspaden.

Ter hoogte van belangrijke openbare ruimtes worden extra oversteken over het kanaal gemaakt. Deze nieuwe bruggen sluiten aan op het bestaande stratennetwerk en versterken de wijkverbindingen. Het Molukkenplantsoen en Pioenpark worden via het Berlagetracé met elkaar verbonden en ter hoogte van de Hamburgerstraat en de kop van het Oosterhamrikkanaal komen ophaalbruggen. Aandachtspunt is het ruimtebeslag van het toekomstige kruispunt bij de Oliemuldersweg en de hellingbaan van de nieuwe brug over het van Starckenborghkanaal.

#### Vergroenen kade

Door de kademuren groen in te richten en/of meer verblijfskwaliteit boven het water te creëren wordt de toegankelijkheid naar het water voor de bewoner en de passant verbeterd. De waterranden worden verfraaid met basaltstenen of met groen. De haalbaarheid van ontmoetingsplaatsen hangt af van de ruimte die beschikbaar is. Immers: het 'wonen op het water' is een uitgangspunt.

#### Zuidzijde: wandelroutes, tuinen en ontmoeting

We hebben met vertegenwoordigers van bewoners en eigenaren van de woonschepen een aantal gedeelde uitgangspunten voor de herinrichting van de oever aan de zuidzijde vastgesteld. Bijvoorbeeld over de balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor afscheiding en het aanplanten van bomen. Tegelijkertijd hebben we moeten constateren dat we verschillend aankijken tegen nut en noodzaak van een wandelpad langs het water en de woonschepen en de plek van het langsparkeren. Ook hebben we de ambitie om de oever bij de zwaai om te verfraaien en willen we wandel/fietsbruggen aanleggen over het kanaal. Hoewel de ambitie hoog is, dienen we vast te houden aan afspraken over de ligplaatsen: wij treden in overleg over vervangende plekken. De volgorde van prioritering voor verplaatsing: 1. Vanwege geluid en/of brug 2. Vanwege ruimtelijke kwaliteit.



Afbeeldingen: referenties vlonder, bomen en brug



### Korreweg: aangenaam!

De Korreweg wordt de fietsvriendelijke route van centrum van Groningen naar de rand van de stad. Dit biedt kansen om de route gebruiksvriendelijker in te richten en op te frissen. Aan de Korreweg liggen een aantal groengebieden en langzaam verkeeroutes, die met de transformatie ook een impuls krijgen.

Op de route van of naar de stad via de Korreweg worden een aantal bijzonder mooie parken gepasseerd. Voor het langzaam verkeer liggen hier kansen om deze parken tijdens passeren te beleven en te voelen: het oude Berlagetracé dat later tot een landschapspark is getransformeerd, het Molukkenplantsoen, de Hamburgervijver, het Floresplein en het klassiek Bernoulliplein. Deze aantrekkelijke groene hoogtepunten krijgen meer aandacht en worden zoveel mogelijk in het zicht gebracht van de passanten. Een laanvormige beplanting langs de fietsstraat zal ook in de toekomst het groene gevoel van de route versterken.

In de wijk treft men veel slordig geparkeerde fietsen aan die soms zelfs gedeeltelijk op het fietspad liggen. Met de opkomst van de deelfiets wordt dit effect versterkt. Dit levert gevaarlijke situaties op. Enerzijds kan dit probleem verholpen worden door het aanbrengen van meerdere fietsparkeerplaatsen. Zo veel mogelijk restruimtes langs de Korreweg worden benut voor extra fietsparkeerplaatsen. De transformatie van de Korreweg is ook een kans om de diverse groengebieden en aangrenzende openbare ruimtes beter te verbinden; een mogelijkheid om druk en rustig beter te scheiden; een manier om toekomstbestendige voorzieningen aan te brengen zoals het fietsparkeren. Een aantal van de openbare ruimtes, denk hierbij aan het Molukkenplantsoen kunnen meeprofiten van de herinrichting als de scope wat ruimer wordt genomen, en ook wordt nagedacht over deze plekken en hoe ze beleefd worden vanuit de Korreweg en de Oosterhamrikkade. Op die manier heeft de transformatie van de Korreweg effect in de hele wijk.

Afbeelding: Floresvijver





## 4 VERVOLGSTAPPEN

### 4.3 Wat ligt er

#### Projectspecifiek Voorlopig Ontwerp

Het raadsbesluit van juni 2016 over het principe van de autoverbinding vormde de start voor het onderzoeken, ontwerpen en beoordelen van de verschillende varianten. Met de uitgangspunten van het principebesluit in de hand zijn wij in gesprek gegaan met de directe omgeving, bewoners- en belangenorganisaties. De hamvraag was: ga samen op zoek naar best denkbaar mogelijke uitwerking van de varianten en breng de consequenties zo scherp mogelijk in beeld, zodat college en uiteindelijk de raad een afgewogen oordeel konden vormen. Ook zijn aangenomen moties van de raad onderzocht. Een 'projectspecifiek' voorlopig ontwerp is opgeleverd. Doel was om een maakbaar-, haalbaar en ook wenselijke ontwerp te maken en het onderscheid tussen de drie alternatieven te laten zien. De effectbeoordeling heeft dit kwantitatief in beeld gebracht waar mogelijk, en anders kwalitatief. Ook zijn er deelonderzoeken gehouden naar lucht en geluid.

### 4.4 Wat is nodig

#### Definitief Ontwerp

De volgende stap is het uitwerken van het voorlopig ontwerp naar een Definitief Ontwerp.

Naast de uitwerking van het voorlopig ontwerp gaat de gebiedsontwikkeling in rap tempo verder. Langs de Oosterhamrikkade zuidzijde, de Vinkenstraat en langs het Van Starckenborghkanaal (zowel aan de kant van de Korrewegwijk alsook de Oosterpark). Wanneer de voorkeursvariant wordt vastgesteld ontstaat er ook een onwikkelperspectief voor de koplocaties aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal. In het proces tot nu toe zijn de opgaves complex geweest. Het traject om te komen tot een uitvoerbaar variant

Er zijn ook onderdelen minder gedetailleerd uitgewerkt, maar voldoende om de consequenties in beeld te hebben en voorwaarden voor het vervolg vastgelegd te hebben.

Uit de verschillende de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg heeft het college een voorkeursvariant gekozen en opengesteld voor inspraak. Bij dit document is een zienswijzer rapport gevoegd, waarin ook reacties van de bewonersorganisaties is aan toegevoegd. De inspraak heeft niet tot een andere variant geleid. Wel zijn op onderdelen nadere randvoorwaarden opgesteld of nieuwe inzichten opgedaan.

#### Randvoorwaarden

De volgende randvoorwaarden leggen we vast voor de vervolgfase, die mede op aangeven van direct betrokken bewonersorganisaties opgesteld.

- Er wordt een second opinion gehouden op de thema's lucht en geluid;

voor een auto-, bus en fietsverbinding is vergeschied. Er spelen allerlei bouwopgaven in het gebied die vanuit de gemeente begeleid worden. We zien ook dat de veelheid aan projecten waarop regie gevoerd moet worden groter wordt, en vooral dat de afstemming tussen de onderdelen complexer wordt.

Als vervolgstap naar een Definitief Ontwerp zien we een combinatie van een Stedenbouwkundige Uitwerking met een ontwikkelstrategie, waarbij de stedenbouwkundige uitwerking zich van een voorlopig ontwerp (VO) kan doorontwikkelen tot een definitief ontwerp (DO).

- Er wordt een gebiedsparkeerplan opgesteld. Uitgangspunt is dat er geen parkeerprobleem op de wijk afgewenteld wordt;
- Er wordt een inrichtingsplan ontwikkeld, waarin de concrete maatregelen voor een veilige inrichting woon- en leefomgeving zijn opgenomen. Dit geldt ook voor de fietsstraat Korreweg;
- Er wordt een groenplan ontwikkeld, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor het verzachten van de barrierewerking. Het onderhoudsniveau is onderdeel van het plan;
- De tijdelijke fietsverbinding wordt uitgewerkt tot Definitief Ontwerp.

[In het zienswijzer rapport vanaf pagina 45 ingegaan op de reacties van de bewonersorganisaties.](#)

Om dit te bereiken worden in de vervolgfase de maatregelen uit het Verkeersplan verder uitgewerkt, zoals het ontwerp en de verkeersregelingen van de kruispunten op de nieuwe autoverbinding. Evenals de benoemde maatregelen op de kruisingen Bedumerweg-Sumatralaan en Europaweg-Damsterdiep en de kruisingen op de route Kapteynlaan/Sumatralaan.

Uitwerken Projectspecifiek Voorlopig Ontwerp naar DO, met de volgende opgaven en producten

- Stedenbouwkundige uitwerking: woningbouw i.r.t. infra



- Raakvlakken/ integraliteit gebiedsontwikkeling, herdefiniëren Wijkstructuren
- Deelopgave Wielewaalplein incl. kop Huismeesters en zwaairom
- Deelopgave Vinkenstraat/ Oliemuldersweg
- Deelopgave E. Thomassen à Thuessinklaan
- Deelopgave fietsroutes
- Herinrichting zuidoever (incl. verplaatsing schepen)
- Deelopgave brug zuidoever (inclusief verwerving/ schadeloosstelling)
- Deelopgave bruggen Oosterhamrikkanaal (Kapteynbrug, Zaagmulderbrug, nieuwe Oliemuldersbrug en nieuwe fietsbruggen)
- Deelopgave fietsvriendelijke Korreweg ( inclusief specifieke opgaven: verminderen autoverkeer, evt. knippen, kruising met Sumatrалаan)
- Deelopgave groenplan
- Deelopgave Inrichtingsplannen (verkeerscirculatieplannen en maatregelen in de wijken)
- Deelopgave verkeersmaatregelen op de hoofdroutes
- Deelopgave optimalisatie HOV
- Deelopgave Vrydemalaan
- Deelopgave Ulgersmaborg bij bestaande en nieuwe brug

- Dynamisch Verkeersmanagement brugopeningen busbaanbrug
- Voorbereiding marktbenadering (inkoopplan), inclusief uitwerking duurzaam GWW
- Faseringsmogelijkheden uitvoering
- Planologische procedure, inclusief milieueffecten
- Omgevingsmanagement (communicatie, participatie)
- Risicomanagement/ projectbeheersing
- Financieringsstrategie Ringsparen
- Lobby brug zuidoever, opname in fase 3 HLD Lemmer Delfzijl

#### Go/no go

Het besluit over het Definitief Ontwerp is nog geen definitief besluit over de aanleg van de infrastructuur. Na een besluit over het Definitief Ontwerp wordt het project aanbestedingsgereed gemaakt en is een realisatiebesluit nodig. Na het realisatiebesluit start de aanbesteding en kan de uitvoering starten. Voorafgaand aan de realisatie vinden de benodigde voorbereidende werkzaamheden plaats, zoals planologische procedures, verwerving van gronden, het verleggen van kabels en leidingen.

In de totstandkoming van de opeenvolgende besluiten is de gemeenteraad actief en 'aan de voorkant' betrokken geweest. Het benoemen van duidelijke voorwaarden en de instelling van de begeleidingscommissie zijn daar twee sprekende voorbeelden van. Het college van B&W wil de rol van de raad op dit onderwerp ook graag verder bestendigen. Het voorstel om een Definitief Ontwerp vast te stellen betekent niet dat de gemeenteraad uit beeld is in de tussenliggende periode. Het voortzetten van de begeleidingscommissie, het organiseren van werksessies en de raad actief informeren over tussentijdse mijlpalen zijn concrete acties die wij zien.

### 4.3 Financiering

Sweco heeft een raming gemaakt van de projectonderdelen volgens de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) met daarin de bouwkosten, engineering en risico's verwerkt. Bovenop deze kosten is een budget nodig voor indexering (hangt af van periode van aanleg), verwerving (speelt bij oeverbinding), een reservering voor noodzakelijke maatregelen buiten het ontwerp (bv. herinrichting wegen in de wijken), een risicovoorziening voor integrale risico's en plankosten voor de projectorganisatie.

De Splitsing is geraamd op een investering van 60 tot 70 miljoen euro, de brug over het Van Starckenborghkanaal 35-45 miljoen en de fietsstraat

op 5 miljoen euro. De afgelopen periode hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen met de omgeving, belangenorganisaties en samenwerkingspartners. De provincie is de belangrijkste samenwerkingspartner gelet de afspraken over het 'Ringsparen', de kwaliteit van het openbaar vervoer en het belang van de bereikbaarheid van stad en regio. De provincie draaide volop mee in het projectteam. Daarnaast zijn verschillende ambtelijke sessies geweest (ook met het OV- bureau Groningen Drenthe). Het tijdspad is erop afgestemd dat in het BO Ringsparen het inhoudelijk akkoord op de onderzoeks- en ontwerpresultaten en de voorkeursvariant gegeven kan worden. Het gesprek over de financiering volgt op

het moment dat de integrale afweging gemaakt kan worden in samenhang met de westelijke ringweg en het Stationsgebied. Met de provincie verkennen we ook de mogelijkheden om de nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal op de agenda van het Rijk te zetten.

De raad heeft reeds middelen beschikbaar gesteld voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg (€ 5 miljoen) en de geormerkte middelen voor de gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone (ruim € 6 miljoen binnen Stedelijk Investeringsfonds). Bij de definitieve besluitvorming door de raad over de realisatie zal de financiële dekking een voorwaarde zijn.



### 4.3 Tijdpad

2013	<b>Bereikbaarheidsstudie UMCG</b> Oplossingsrichtingen
2016	<b>Raadsbesluit principe autoverbinding</b> Second opinion nut en noodzaak Uitgangspunten Opdracht uit te werken varianten Vaststelling voorkeursalternatief Gerrit Krolbrug
2018	<b>Raadsbesluit voorkeursvariant auto-, bus- en fietsverbinding, nieuwe oeververbinding, fietsvriendelijke Korreweg en verkeersmaatregelen</b> Resultaten onderzoeks- en ontwerptraject varianten Effectbeoordeling Randvoorwaarden
2020-2021	<b>Definitief Ontwerp</b>
2021-2023	Realisatiebesluit Aanbesteding Start uitvoering



**MULTI CRITERIA ANALYSE (EFFECTRAPPORTAGE)**

Cluster	Thema	Criterium	Voorkeurs-variant	Bundeling	Circuit
Verkeer	Autoverkeer	Robuustheid netwerk	+	+	+
		Reistijd en reistijdbetrouwbaarheid	+	+	+
		Gebruik wegennet (bundeling op hoofdwegen)	0/+	0/+	0/+
	Overig verkeer	Reistijd/ betrouwbaarheid HOV/OV	0	0	0
		Kwaliteit fiets	+	+	+
		Scheepvaart	0	0	0
Woon- en leefmilieu	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	-	0	--
	Externe veiligheid	Externe veiligheid	0	0	0
	Trillingen	Effect door trillingen	-	-	-
	Geluid	Verandering door maximale geluidbelasting	-	-	-
		Verandering gezondheidskwaliteit (geluid)	-	0/-	-
	Luchtkwaliteit	Verandering gezondheidskwaliteit (NO2)	-	-	-
Verandering gezondheidskwaliteit (fijn stof)		0	0	0	
Parkeren	Parkeren	Verandering aantal parkeerplaatsen voor bewoners	--	-	--
Ruimtelijke kwaliteit		Eigenheid van de plek	0	0/-	0
		Uitstraling en aantrekkelijkheid	0/+	0	0
		Verblijfskwaliteit	+	+	+
		Verbinding tussen wijken	-	-	--
Omgeving kwaliteiten	Water	Effect op water (kwantiteit)	0	-	0
		Effect op water (kwaliteit)	0	0	0
	Natuur en bomen	Effect op stedelijke ecologische structuur	0/+	0	0/+
		Effect op beschermde soorten	-	-	-
		Effect op bomen	+	+	+
	Archeologie	Effect op archeologische waarden	0/-	0/-	0/-
Kosten	Aanlegkosten	Aanlegkosten (ex btw)	ca. 46 mln	ca. 42 mln	ca.34 mln
Robuustheid	Uitbreidbaarheid	Aansluiting op toekomstige oeververbinding Van Starckenborghkanaal	+	+	+



Bijlage

**OVERZICHT UITGANGSPUNTEN (RAADSBESLUIT 2016)**

			Opmerkingen	Bron
1	De voorkeursvarianten verbeteren de doorstroming van het autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen, verminderen verkeer door de wijken.	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
2	De voorkeursvarianten dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het UMCG, binnenstad en oostelijke stadswijken.	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
3	De voorkeursvarianten dragen bij aan een robuust (betrouwbaar) wegennet in het oostelijk stadsdeel, dat beter in staat is om verstoringen en incidenten op een goede manier op te vangen.	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
4	Auto en bus tweerichtingsverkeer (in de zone)	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
5	Gemengd gebruik bestaande busbaanbrug: dus auto en bus, mogelijk fiets.	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
6	Voor de nieuwe stadsdeelontsluiting geldt een snelheid van 50 km/u.	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
7	Rechtstreekse oversteek bus over kruising Wouter van Doeverenplein.	<input checked="" type="checkbox"/>	In geval van Splitsing een directe oversteek, zonder bochten	Ontwerp
8	Vrijliggende busbaan in het gebied.	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
9	Maximaal één bajonetbeweging (indirecte oversteek T-splitsing) voor bus in het gebied.	<input checked="" type="checkbox"/>	i.c.m oeververbinding geen bajonet	Ontwerp
10	Het bestemmingsplan Waterrand als geldt uitgangspunt bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde, we staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.).	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
11	De voorkeursalternatieven dragen bij aan een goede doorstroming en betrouwbaarheid openbaar vervoer	<input checked="" type="checkbox"/>	Kwaliteit minimaal gelijk	MCA
12	De voorkeursalternatieven dragen bij aan het verbeteren van het fietsnetwerk in verbindingen, comfort en veiligheid. En meer ruimte voor de fiets op de Korreweg.	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
13	Zorgvuldige ruimtelijke inpassing.	<input checked="" type="checkbox"/>	Aandachtspunt: verkeersveiligheid	MCA
14	Indien verplaatsing van een of meerdere woonboten nodig is, zal in eerste instantie bekeken worden of in de kanaalzone een vervangende plek is. Zo niet, dan wordt er in goed overleg met de eigenaar een alternatieve oplossing gezocht.	<input type="checkbox"/>	Inzet vervolgfase	
15	Het Oosterhamrikkanaal blijft toegankelijk voor schepen om in- en uit te varen.	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
16	We beoordelen de varianten in de mate waarin het verlies aan parkeerplaatsen kan worden voorkomen. Bij verlies van parkeerplaatsen is compensatie het uitgangspunt voor de uitwerking. Bij de tariefstelling voor het parkeren op straat gelden uiteraard straattarieven. Als er vraag is naar een hogere kwaliteit (parkeergebouw/-garage) heeft dat gevolgen voor de tarieven.	<input type="checkbox"/>	We hebben de gevolgen van het integrale ontwerp in beeld gebracht, en mogelijke oplossingsrichtingen gedeeld.	Ontwerp, MCA
17	Verbinden wijken aan de stad (en het netwerk).	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp, MCA
18	Comfortabele en aantrekkelijke verbindingen op een lager schaalniveau, bijvoorbeeld in de vorm van brede stoepen of verbindingen langs het water in de vorm van loop- en fietsbruggen.	<input checked="" type="checkbox"/>		Ontwerp
19	Betere verbindingen moeten ontwikkelingskansen voor woningbouw- en bedrijfslocaties nog sterker stimuleren.	<input checked="" type="checkbox"/>		
20	Er moet een reële buffer (afstand) komen tussen de woningen en het verkeer. Hoe groot deze buffer moet zijn wordt nader onderzocht. Woongenot en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke criteria.	<input checked="" type="checkbox"/>	aandachtspunt Kop Vinkenstraat/Wielewaalplein	Ontwerp, MCA
21	Geluidshinder dient zoveel mogelijk beperkt te worden (we voldoen altijd aan wettelijke normen).	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
22	Kwaliteit van water en oevers benutten en groenstructuren versterken en toevoegen.	<input checked="" type="checkbox"/>		MCA
23	Geldgebrek mag niet leiden tot een eenzijdige bezuiniging op de onderdelen die een positief effect hebben op het woon- en leefklimaat, zoals het groen en verbindingen voor langzaam verkeer.	<input checked="" type="checkbox"/>		
24	Om sluipverkeer te voorkomen gaan we werken met verkeersplannen en -maatregelen	<input checked="" type="checkbox"/>	Geldt voor alle varianten	MCA



## VERKEERSMAATREGELEN

De maatregelen in deze bijlage maken onderdeel uit van de integrale aanpak. Bij het ontwerpbesluit hebben we de volgende conclusies getrokken ten aanzien van een aantal afzonderlijke vraagstukken.

### *Knip Petrus Campersingel:*

Bij het voorgaande raadsbesluit heeft het college toegezegd te onderzoeken wat de mogelijkheden en gevolgen zijn van een knip voor autoverkeer op de Petrus Campersingel. Uit het onderzoek van het verkeersmodel blijkt dat op de route Eikenlaan-Sumatralaan-Kapteynlaan-Petrus Campersingel niet als doorgaande route gebruikt wordt. Wel worden delen van deze routes gebruikt voor de ontsluiting van de wijken. Waardoor zowel het verkeer van de wijken én het UMCG-verkeer gebruikt maakt van deze route. Om dit te ontlasten stelt is een 'knip' denkbaar (rijrichtingen onmogelijk te maken).

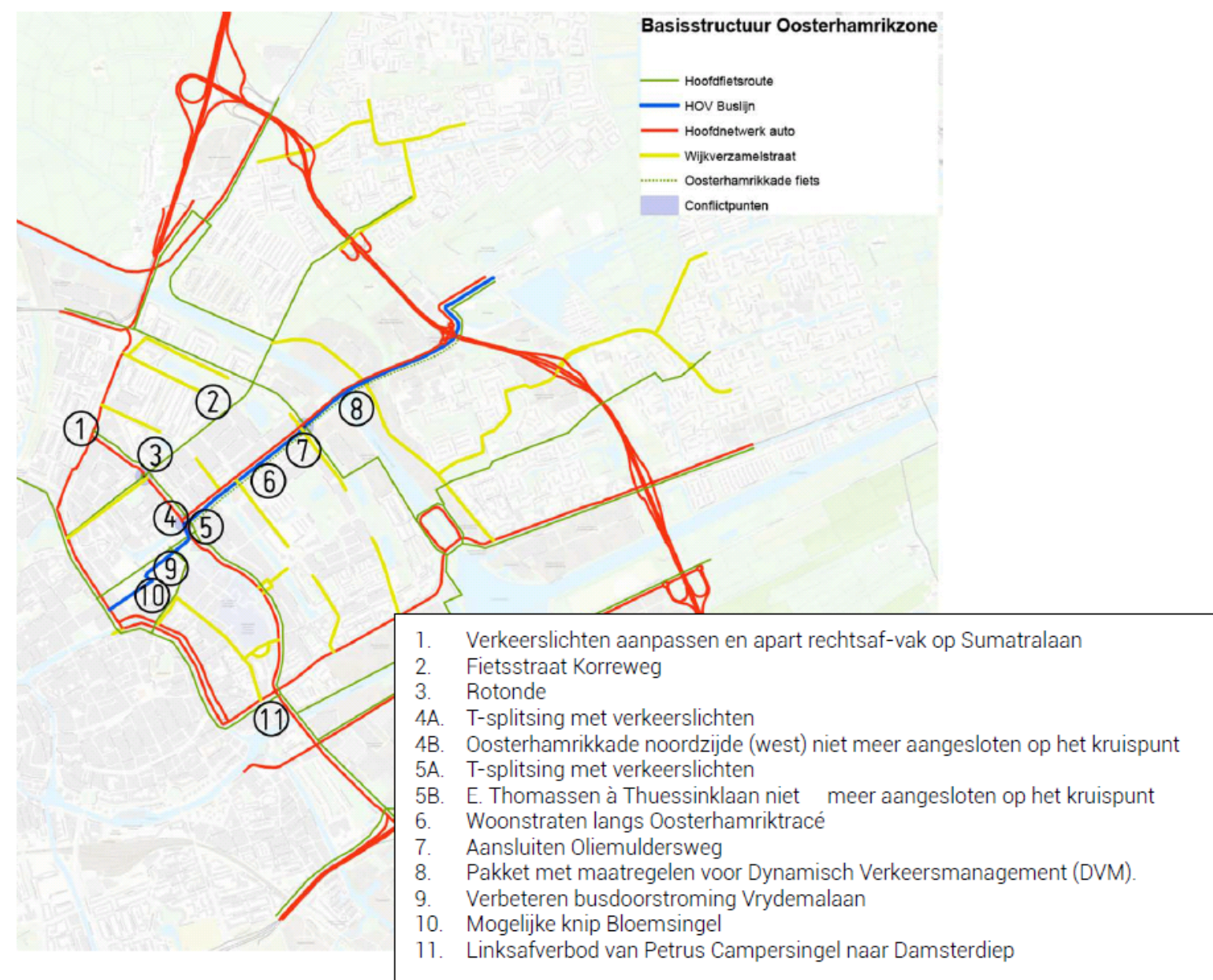
In het verkeersplan is dit onderzocht in combinatie met een autoverbinding over het Oosterhamriktracé. De raadsfracties van de SP en ChristenUnie hebben zelf als initiatiefvoorstel een knip in de Petrus Campersingel onderzocht, maar dan als alternatief voor het Oosterhamriktracé. Een dergelijke knip in de Petrus Campersingel in combinatie met een Oosterhamriktracé is ook eerder onderzocht in de Bereikbaarheidsstudie UMCG (Goudappel Coffeng, 2013) en de Second opinion (Arane, 2016) daarop. Hierin is geconcludeerd dat dit ongewenste gevolgen zou hebben voor de bereikbaarheid en voor de robuustheid van het netwerk.

Wij hebben dit in het kader van dit verkeersplan nogmaals onderzocht door het uitvoeren van een modelberekening en komen tot dezelfde conclusie.

Het verkeer wordt weggedrukt naar andere wegen in de stad. Een deel gaat naar de oostelijke ringweg, die dat prima aankan, maar het grootste deel zoekt zijn weg door de stad, zoals via Diepenring, Boterdiep, Oostersingel en Pop Dijkemaweg. Extra verkeer op deze wegen is niet gewenst. Daarnaast is het Oosterhamriktracé ook bedoeld om een robuust wegennet te krijgen. Een robuust verkeersnetwerk heeft het vermogen om extra verkeer te verwerken als dat nodig is. Het leidt niet direct tot een verkeersinfarct bij een verstoring: er zijn alternatieven bij verstoringen

Door te knippen op een hoofdroute in het verkeerssysteem, Petrus Campersingel, wordt de flexibiliteit en robuustheid in het wegennet er weer uitgehaald.

Een knip in Petrus Campersingel is om deze redenen niet nader onderzocht en daarom niet meegenomen in het maatregelenpakket van dit verkeersplan.





#### *Knip Bloemsingel*

indien de Bloemsingel niet wordt geknipt, ontstaat een route van het centrum naar de nieuwe autoverbinding. Het gaat niet om grote hoeveelheden verkeer, maar dit autoverkeer gaat wel over het busstation UMCG-noord. Een besluit hoeft in deze fase nog niet genomen worden.

#### *Knip Antillenstraat openstellen voor verkeer in twee richtingen*

Het is op dit moment niet mogelijk om vanaf de Antillenstraat naar de Korreweg te rijden met de auto, terwijl dit wel de opzet was bij de planvorming van de buurt Berlagehof. Op verzoek van bewoners van de Berlagehof hebben we onderzocht of we de 'knip' kunnen verwijderen en de Antillenstraat open te stellen voor verkeer in twee richtingen. Een deel van de bewoners van de Korrezoom spreekt hun zorgen uit over extra verkeer en de veiligheid. Wij zien dat een toekomstige openstelling van de Antillenstraat maar een beperkte hoeveelheid verkeer aantrekt en dat het voornamelijk om bestemmingsverkeer gaat.

#### *Motie fietsvariant Gerrit Krolbrug*

De gemeenteraad heeft op 29 juni 2016 een motie van GroenLinks aangenomen die het college van B&W oproept bij de nadere uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone ten minste één optie aan de raad voor te leggen waarin een gehele afsluiting van de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt uitgewerkt, vanuit de overtuiging dat dit bijdraagt aan de fietsveiligheid en het fietscomfort. Uit de verkeersberekening blijkt dat bij de aanleg van de nieuwe autoverbinding slechts een paar honderd auto's per dag van de Gerrit Krolbrug gebruikmaken. Vanwege de lokale bereikbaarheid en de flexibiliteit vinden wij het verstandig de Gerrit Krolbrug open te houden. Voor fietsveiligheid en comfort is een afsluiting niet nodig.