



# Zienswijzenrapport

Inspraakperiode maart — april 2018

## INLEIDING

Het College van B&W heeft op 20 februari 2018 een Ontwerpbesluit genomen over de voorkeursvarianten voor de aanpak van de Oosterhamrikzone. Voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding krijgt variant Splitsing de voorkeur. In deze variant komt er een nieuwe autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde. De bussen rijden dan via de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. Het is de bedoeling dat er op termijn in het verlengde van de Vinkenstraat een nieuwe brug komt over het Van Starckenborghkanaal voor auto's, bussen en fietsers. De Korreweg verandert in een fietsstraat.

### Inspraakprocedure

Vanaf 1 maart 2018 tot en met 12 april 2018 konden inwoners van de gemeente Groningen of belanghebbenden een zienswijze geven op het Ontwerpbesluit. In die periode waren er extra avondopeningen van het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone en was er op 12 maart een inloopbijeenkomst over het Ontwerpbesluit, de ontwerpen en de gevolgen en het vervolg.

### Reacties

Inwoners van de gemeente Groningen en belanghebbenden konden hun mening schriftelijk of per e-mail geven. In de inspraakperiode zijn in totaal 43 inspraakreacties ingediend. Van de 43 reacties zijn 2 zienswijzen afkomstig van groepen particulieren. De ene namens 36 adressen en de andere namens 5 adressen. Daarnaast zijn er 2 inspraakreacties namens 5 buurt-/bewonersverenigingen en 8 van belangenorganisaties en ondernemers.

### Beantwoording

De inspraakreacties zijn door het college van B&W in dit inspraakrapport beantwoord. Iedere inspraakreactie heeft een nummer gekregen. Aan de hand van dit nummer kan de elke indiener de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden. In de bijlage is een schematisch overzicht opgenomen waarin alle reacties per thema zijn terug te vinden.

### Leeswijzer

Dit inspraakrapport bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat een samenvatting van de inspraakreacties en beantwoording. In het tweede deel zijn de inspraakreacties en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van thema's. In dit inspraakrapport komt u het begrip 'indiener' tegen. Hiermee wordt een indiener van een inspraakreactie bedoeld en kan op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, op bedrijven, instanties en verenigingen betrekking hebben. Om praktische redenen wordt naar de indiener verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke indiener.

De gemeenteraad organiseerde op dinsdag 6 maart 2018 een hoorzitting in het informatiecentrum waar iedereen was uitgenodigd zijn mening te geven over de plannen. Een weergave van de avond is te vinden op de website van de gemeenteraad.

Dit zienswijzerrapport gaat (alleen) over de formele inspraakreacties die aan het college van B&W zijn gericht. Wij constateren overigens dat een groot aantal vragen, zorgen en aandachtspunten zowel tijdens de inspraak van het college, alsook tijdens de hoorzitting van de raad aan orde zijn gesteld.

## INHOUDSOPGAVE

### DEEL I.      Inspraakreacties en beantwoording in vogelvlucht

Proces en besluitvorming.....	4
Doelstellingen van het plan.....	6
Onderzoek naar alternatieven.....	8
Verkeer en bereikbaarheid.....	9
Vormgeving en inpassing.....	9
Luchtkwaliteit en geluid.....	10
Schade en waardevermindering.....	11
Opgaven voor het vervolg .....	11

### DEEL II.     Inspraakreacties en antwoorden

A. Algemeen.....	12
B. Nut en noodzaak.....	14
C. Proces en besluitvorming.....	15
D. Communicatie.....	19
E. Leefbaarheid.....	20
Woonplezier.....	21
Woningen.....	21
F. Bereikbaarheid.....	22
Ondernemers.....	23
G. Alternatieven.....	23
H. Effecten.....	26
Algemeen.....	26
Geluid.....	29
Barrièrewerking.....	29
I. Fietsvriendelijke Korreweg.....	30
Proces.....	30
Veiligheid.....	31
Alternatieven.....	33
J. Parkeren.....	34
K. Bruggen in de Oosterhamrikzone.....	35
Nieuwe oeververbinding in het verlengde van de Vinkenstraat .....	35
L. Verkeer.....	36
Dorstroming van verkeer.....	37
Verkeersveiligheid.....	39
M. Gebruikers.....	40
Algemeen.....	40
Autoverkeer.....	40
Fietsverkeer.....	42
Busverkeer.....	43
Voetgangers.....	43
N. Groen.....	44
O. Overig.....	44
P. Bewonersorganisaties.....	45

### DEEL III.    Bijlagen

Index van zienswijzen en inspraakreacties .....	53
---	----

## DEEL I. INSPRAAKREACTIES EN BEANTWOORDING IN VOGELVLUCHT

In dit hoofdstuk staat een samenvatting van de inspraakreacties die vaak zijn ingediend. Per onderwerp staat op hoofdlijnen ook de beantwoording.

### Proces en besluitvorming

#### Besluitvorming over voorkeursvarianten komt te vroeg.

*Indieners vinden dat de gemeente nog geen besluit kan nemen over de voorkeursvarianten en zijn onbekend met het principebesluit van juni 2016.*

Aan het besluit van het College van B&W op 20 februari 2018 ging een aantal stappen en jarenlange voorbereiding vooraf. In 2013 is de 'Routekaart' voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone vastgesteld. Deze routekaart bevatte scenario's over hoe de Oosterhamrikzone zich in de komende jaren zou kunnen ontwikkelen. Het belangrijkste onderscheid in deze scenario's was het wel of niet realiseren van een autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG inclusief het vervangen van de Gerrit Krolbrug.

De 'Routekaart' werd gevolgd door de 'Bereikbaarheidsstudie UMCG', ook in 2013. Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft deze bereikbaarheidsstudie in opdracht van de gemeente en het UMCG uitgevoerd. Diverse varianten voor verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke aanrijroutes zijn toen verkend. Een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone was één van de onderzochte varianten.

Daaropvolgend is onderzocht of een tracé voor auto (en fiets) door de Oosterhamrikzone daadwerkelijk de meest optimale route is tussen oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG. Voor deze verbinding zijn diverse alternatieven onderzocht, net als het bestaande tracé via de Gerrit Krolbrug (nieuw voor oud) en de Korreweg. Dit onderzoek ging over de volle breedte, dus inclusief kwalitatief goede inpassing in de leef- en woonomgeving. Een second opinion op de bereikbaarheidsstudie en een ruimtelijk onderzoek naar de kansen voor de woon- en leefkwaliteit vormden de onderbouwing voor het besluit om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg. De gemeenteraad van Groningen nam in juni 2016 het principebesluit dat er tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad een nieuwe verbinding voor auto's, bussen en fietsers nodig is. De gemeenteraad stelde bij het principebesluit drie varianten vast (Bundeling, Splitsing en Circuit) die in de vervolgfase verder zijn uitgewerkt.

Het besluit van het college van B&W op 20 februari 2018 ging dan in de basis ook niet over de nut en noodzaak van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding, maar over de uitwerking van deze drie varianten. Voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding krijgt variant Splitsing de voorkeur. De Korreweg verandert in een fietsstraat. De voorkeursvarianten worden in de volgende fase van het project verder uitgewerkt. Pas daarna wordt een definitief besluit genomen over de aanleg van de auto-, bus- en fietsverbinding. Bij het ontwerpbesluit zijn het nut en de noodzaak van een nieuwe autoverbinding nogmaals onderbouwd.

## Akkoord met UMCG

*Indieners vragen zich af of stellen dat er bindende afspraken zijn tussen de gemeente en het UMCG over de aanleg van een nieuwe autoverbinding.*

Er zijn geen geheime afspraken met het UMCG.

Opeenvolgende stadsbesturen van Groningen hebben consequent gekozen voor een compacte stad met belangrijke en bovenregionale instellingen zoals het UMCG in de (binnen)stad. Het verzorgingsgebied van het UMCG is omvangrijk. Patiënten (en bezoekers) komen uit heel Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe, kop van Overijssel) en voor sommige specialismen zelfs uit heel Nederland (en daarbuiten). Het verzorgingsgebied beslaat circa 3 miljoen inwoners. Het merendeel van de patiënten komt met de auto. Openbaar vervoer is voor veel patiënten geen optie, gezien hun medische toestand. Voor bezoekers en het personeel van het UMCG zijn de P+R voorzieningen wel een alternatief. In de praktijk kiezen bezoekers voor de parkeergarages (keuze in tijd, in relatie tot geld en gemak). Een goede bereikbaarheid van het UMCG is daarom van groot belang en de gemeente Groningen erkent dat belang.

Een compacte stad zorgt ook voor korte reisafstanden voor langzaam verkeer. Zestig procent van alle binnenstedelijke vervoersbewegingen gaat per fiets, zo ook een groot deel van de werknemers van UMCG, RUG en de andere voorzieningen in dit gebied. Het is een bewuste keuze om alle woningbouw te realiseren op maximaal een half uur fietsen vanaf de Grote Markt.

## Voorstanders

*Indieners maken zich zorgen dat een nieuwe discussie over nut en noodzaak leidt tot vertraging van het project.*

Voorstanders willen dat de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding wordt aangelegd. Tegelijk maken ze zich zorgen dat een discussie over nut en noodzaak leidt tot vertraging. De indieners wijzen op het principebesluit van juni 2016 en verzoeken de gemeente om de plannen onverminderd door te zetten.

## Doelstellingen van het plan

### Twijfel over nut en noodzaak

*Indieners vinden de aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone onnodig.*

Door de groei van de stad, de woningbouwontwikkeling in de Oosterhamrikzone en de uitbreiding van het UMCG en de RUG neemt het aantal verkeersbewegingen in dit gebied toe. Daar komt bij dat de regio steeds meer afhankelijk wordt van voorzieningen in de stad en de auto gebruikt om daar te komen. Deze toename van verkeersbewegingen kunnen we niet oplossen met slimme alternatieven voor de auto of door bestaande wegen aan te passen. Niets doen is geen optie.

De bereikbaarheidsstudie uit 2013 en de second opinion uit 2016 hebben aangetoond dat een nieuwe autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad/UMCG nodig is. Het aanvullende onderzoek van de verkeerssituatie laat het volgende zien:

- Ongeveer 50% van alle verkeer op de nieuwe autoverbinding heeft een bestemming of herkomst in de Oosterparkwijk of Korrewegwijk. Zo'n 10% gaat naar of komt van het UMCG. Het overige verkeer op de autoverbinding heeft een bestemming in de omliggende wijken.

- Op de zuidelijke invalswegen van en naar het UMCG ontstaat meer ruimte ten opzichte van een situatie zonder autoverbinding.
- Het verkeer kan zich beter verdelen, waardoor er bij incidenten, werkzaamheden en files alternatieve routes zijn met voldoende ruimte. De doorstroming en de reistijd op invalswegen verbetert, tot enkele minuten in de spits.
- Het verkeer bundelt zich op hoofdwegen, waardoor het (sluip)verkeer in de wijken in het gebied afneemt. Het is dus geen nieuw verkeer, maar een verschuiving binnen het gebied.

Ingenieursbureau Sweco heeft in opdracht van de gemeente een onderzoek gedaan naar het verkeersplan. Sweco concludeert het volgende:

- De nieuwe verkeersstructuur functioneert.
- De doorstromingsmaatregelen hebben effect.
- De kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer blijft gewaarborgd.
- Er ontstaat een flexibeler wegennet.
- Het verkeer op invalswegen wordt gebundeld.
- Een fietsvriendelijke inrichting op de Korreweg is mogelijk omdat de nieuwe autoverbinding op de Oosterhamrikkade een alternatief biedt voor het autoverkeer.

In de vervolgfase werken we een aantal optimalisaties uit. Het gaat dan bijvoorbeeld om de doorstroming van het openbaar vervoer, het terugdringen van het aantal auto's in het westelijke deel van de stad en het effect van brugopeningen op de doorstroming van het verkeer.

*Indieners zien toereikende oplossingen in alternatieven als de inzet van pendelbussen, stimulering van openbaar vervoer en beter gebruik van P+R Kardinges.*

De gemeenteraad van Groningen heeft in juni 2016 het principebesluit genomen. In dit besluit is toegelicht waarom het autogebruik blijft toenemen ondanks goed openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes, promotie en gebruik van P+R-terreinen en de opkomst van thuiswerken. De verwachting is dat het autoverkeer aan de oostzijde van de stad met 20% toeneemt. Deze toename kunnen we niet oplossen met alleen maar slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. Daarbij verandert dit deel van de stad vanwege de woningbouw. De komende jaren komen er duizenden nieuwe inwoners in dit gebied bij. Ook deze ontwikkeling zorgt voor meer verkeer van en naar de wijken.

Bij het ontwerpbesluit over de varianten voor de aanpak van de Oosterhamrikzone van 21 februari 2018, is een verkeersplan opgesteld. Dit verkeersplan bevestigt de uitkomst van eerdere onderzoeken en biedt een goede basis voor verdere uitwerking.

## Impact op de Professorenbuurt-oost en de Oosterparkwijk

*Indieners vinden dat de plannen voor de aanpak van de Oosterhamrikzone slecht zijn voor de Professorenbuurt-oost en de Oosterparkwijk.*

Een nieuwe autoverbinding is belangrijk voor de bereikbaarheid van stad en regio. Tegelijk is diezelfde autoverbinding ook een belasting voor de direct omwonenden, in de straten die langs het tracé en de kruisingen liggen. De bewoners van deze straten hebben direct te maken met de gevolgen van het extra verkeer. Ook zijn er zorgen over de veiligheid en het woongenot. Voor omwonenden en ondernemers moeten woningen, winkels en bedrijfspanden goed bereikbaar zijn en er voldoende parkeerruimte zijn. De toename van 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 proberen daarom de effecten zoveel mogelijk te beperken, onder andere door een pakket van geluidswerende maatregelen. We willen investeren in nieuwe verbinding tussen de Oosterparkwijk en

de Korrewegwijk, we gebruiken de aanleg van de nieuwe verbinding om het gebied een opknapbeurt te geven en we versterken het groen in de Oosterhamrikzone. Hoewel we voor zo'n opknapbeurt kansen zien met meer groen, meer bomen, door het beter zichtbaar maken van het Oosterhamrikkanaal en met nieuwe wandelpaden en fietsroutes, zijn we ons ervan bewust dat de impact groot is en blijft.

## Aanpassen Korreweg in fietsstraat

*Indieners hebben twijfels bij de haalbaarheid van een fietsstraat Korreweg*

De Korreweg is een 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 en bakfietsen staat de veiligheid onder druk. Daarom moeten fietsers op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid. Het college heeft hiervoor de variant fietsstraat als voorkeursvariant aangewezen. Dat betekent dat de auto straks 'te gast' is. Tegelijkertijd blijft het natuurlijk mogelijk om met de auto de Korreweg op te rijden. De functie van de Korreweg gaat veranderen als een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone is aangelegd.

Belangrijke voorwaarde voor een fietsstraat is dat er straks veel minder verkeer rijdt op de Korreweg. Dat gebeurt met de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone. Doorgaand verkeer gaat die nieuwe autoverbinding gebruiken, en niet meer - zoals nu voor een deel het geval is - de Korreweg. De maximumsnelheid gaat van 50 km/uur naar 30 km/uur. De verwachting is dat de snelheid in de praktijk auto's nog langzamer rijden, omdat 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.

In aanloop naar werksessies met de omwonenden en belanghebbenden over de detaillering van het ontwerp willen wij de komende periode met deskundigen en de gemeenteraad een expertmeeting houden, om zo een beter gevoel te krijgen hoe deze in de praktijk zal gaan functioneren. Duidelijk is dat een fietsstraat niet eerder kan worden uitgevoerd voordat er een goed alternatief is voor het doorgaande verkeer is: de nieuwe autoverbinding.

## Onderzoek naar alternatieven

### Er is te weinig onderzoek gedaan naar alternatieve oplossingen

*Indieners zien alternatieve oplossingen zoals betaald parkeren in de gehele zone, gratis parkeren bij het Sontplein (met een nieuwe P+R-voorziening), autoverkeer via busbaan en Korreweg en verbreding van de Gerrit Krolbrug.*

Voorafgaand aan het principebesluit in 2016 is onderzocht in hoeverre de groei van autoverkeer beperkt kan worden. De conclusie daarvan is dat Groningen alternatieve vervoersmiddelen en oplossingen al flink stimuleert. Indieners doen suggesties voor alternatieve varianten en/of oplossingen zonder nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. Hoewel onderdelen van de aangedragen ideeën een deel van het probleem kunnen oplossen (zoals een aantrekkelijke P+R voorziening), zijn deze genoemde punten niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen. Ook is een aantal punten in strijd met de uitgangspunten die de gemeenteraad heeft meegegeven voor de verdere uitwerking. Zo is het juist de bedoeling om minder verkeer op de Korreweg te krijgen met meer ruimte voor fietsers en is verbreding van de Gerrit Krolbrug niet aan de orde.

## Variant Bundeling

*Indieners vinden dat variant Bundeling de voorkeur moet krijgen boven Splitsing*

Van de drie onderzochte varianten vallen Bundeling en Circuit af. In het kort: de variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee ook de hinder. Dit gaat (onevenredig) ten koste van de woon- en leefomgeving van de bewoners. Dat geldt ook voor de woonschipbewoners omdat de damwand van het Oosterhamrikkanaal verder in het kanaal komt. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van de variant Bundeling staat haaks op de ambitie om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden.

De variant Splitsing doet het meest recht aan de ambities: realiseren van meer groen, ruimte bieden voor wandelaars en fietsers en een bijdrage leveren aan de verbinding tussen de wijken. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de HOV bereikbaarheid van de Oosterparkwijk. Daarbij telt de 'winst' van een rechtstreekse HOV-verbinding en één kruising minder in de busroute zwaarder dan behoud van de huidige, goed functionerende busbaan. Wel is er nog een aantal zorg- en aandachtspunten die in een vervolgfase uitgewerkt moeten worden, zoals de veiligheid rondom de busverbinding en de inrichting van het Wielewaalplein.

## De 'Knip-variant'

*Indieners vinden dat de 'Knip-variant' moet worden onderzocht als alternatief voor de aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone.*

We hebben de 'Knip-variant' van SP/CU onderzocht. Met het onmogelijk maken van rijrichtingen op de Petrus Campersingel en in de Oosterparkwijk daalt het aantal autobewegingen fors. Het verkeer zoekt echter nog steeds een route door de betreffende wijken. Het verkeer wordt naar 'buiten' gedwongen, naar de ringweg. Dat kan de oostelijke ringweg prima aan. Voor een groot deel verschuiven de stromen echter ook naar 'binnen' en zal het verkeer gebruik moeten maken van de Diepenring rondom de binnenstad. In het alternatieve voorstel nemen bijvoorbeeld de intensiteiten op de Diepenring, Boterdiep, Oostersingel toe. Ook zijn er effecten aan de westkant van de binnenstad. 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.

## Toepassen van tunnel, dempen van Oosterhamrikkanaal

*Indieners vinden dat de oplossing ligt in het gebruik van tunnels (onder Vinckenstraat en/of Oosterhamrikkanaal) en/of het volledig dempen van het Oosterhamrikkanaal.*

De drie varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding die de gemeenteraad in juni 2016 heeft vastgesteld gaan niet uit van tunnels en/of het volledig dempen van het Oosterhamrikkanaal. Aangedragen alternatieven met deze onderdelen zijn dan ook geen onderwerp van onderzoek geweest. Het dempen van het Oosterhamrikkanaal valt bijvoorbeeld af vanwege het belang van het water voor de woon- en leefomgeving (een kwaliteit die we juist willen versterken) en de functie als waterbergingsgebied. Een ander uitgangspunt van de gemeenteraad was dat het wonen op het water gehandhaafd blijft.



## Verkeer en bereikbaarheid

### Verkeersveiligheid Fietsstraat Korreweg

*Indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid bij het inrichten van de Korreweg als fietsstraat.*

De verkeersveiligheid is een harde voorwaarde voor de uitwerking van de 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. De fietsvriendelijke Korreweg is een project uit de fietsstrategie van de gemeente Groningen.

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.

## Vormgeving en inpassing

### Vinkenstraat

*Indieners wijten de sloop van de Vinkenstraat noordzijde (woningen Nijestee) aan de aanleg van de busverbinding door hun straat.*

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 vanwege de nieuwbouw in het gebied gaat veranderen: van rustige 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. Woningbouwvereniging Nijestee heeft het voornemen om de huidige woningen aan de Vinkenstraat noordzijde binnen vijf jaar te slopen om vervolgens op de vrijgekomen plek nieuwe woningen te bouwen. De nieuwbouw komt niet precies op dezelfde plek, maar schuift minimaal ongeveer twee meter naar achteren. Zo ontstaat er voldoende ruimte voor de busbaan. Op 25 april jl. heeft Nijestee tijdens een inloopbijeenkomst bewoners nader geïnformeerd.

### Parkeren

*Indieners vinden dat de plannen ten koste gaan van teveel parkeerplaatsen.*

In de voorkeursvarianten Splitsing en Fietsstraat Korreweg verdwijnen ongeveer 300 parkeerplaatsen. Bij de uitwerking van de plannen voor de Oosterhamrikzone is parkeren een belangrijke opgave. We zien een aantal mogelijkheden. In de Professorenbuurt Oost en aan de Oosterhamrikkade zuidzijde is dit voorjaar betaald parkeren ingevoerd. De volgende ontwikkelingen hebben invloed op de toekomstige vraag naar parkeerruimte:

- Invoering betaald parkeren (en het effect op de bezettingsgraad)
- Nieuwbouw ontwikkelingen (trekt parkeren aan, maar vervangt ook straatparkeren)
- Maatregelen die onderdeel uitmaken van de parkeervisie

Tussen besluitvorming en realisatie van de plannen voor de auto-, bus- en fietsverbinding zit zo'n vier tot vijf jaar. Dat is een relatief lange periode met bovenstaande ontwikkelingen. Zo wordt het effect van betaald parkeren duidelijk, worden nieuwbouwwoningen opgeleverd en nieuw (parkeer)beleid ingevoerd. Voor de volgende fase van Aanpak Oosterhamrikzone is nadrukkelijk een

uitgebreide parkeerstudie nodig. Niet alleen voor de Oosterhamrikkade noordzijde, ook voor de knelpunten Wielewaalplein en E. Thomassen à Thuessinklaan. Een gebiedsparkeerplan maakt onderdeel uit van de volgende fase. Ondanks de visie dat het stallen van een auto in de openbare ruimte niet vanzelfsprekend is, is het college van B&W van mening dat het probleem niet op de wijken afgewenteld mag worden.

## Trillingen

*Indieners maken zich zorgen over de trillingen als gevolg van het zware verkeer dat door de straten wordt gestuurd en het effect dat dit heeft op hun woningen.*

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.

## Wielewaalplein

*Indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid op en het ondernemersklimaat rond het Wielewaalplein.*

De variant Splitsing 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.

## Luchtkwaliteit en geluid

### Zorgen over verslechtering luchtkwaliteit en geluid

*Indieners maken zich zorgen over de verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast.*

De komst van een nieuwe auto- en busverbinding heeft een effect op de luchtkwaliteit in dit deel van de stad. De voorkeursvariant blijft echter ruimschoots binnen de wettelijke grenswaarden. Daarom beoordelen we de varianten niet alleen op basis van grenswaarden, maar ook op basis van de gezondheidseffecten van de varianten. De luchtkwaliteit in Groningen is aanzienlijk beter dan in veel andere grote steden. Op basis van de GES-scores (gezondheidseffectscreening) moet de luchtkwaliteit in Groningen worden beoordeeld als 'vrij matig' tot 'matig'. Let wel: 'vrij matig' is de beste score die in Nederland of in een verstedelijkt gebied haalbaar is. Volgens de beschikbare meet- en modelgegevens komen in Groningen géén situaties voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid 'onvoldoende' is.

Voor sommige straten zijn de effecten op geluid groot als we dat vergelijken met een situatie zonder auto-, bus- en fietsverbinding. Voor alle varianten die we hebben onderzocht geldt dat deze aan de wettelijke grenswaarden voldoen, op één uitzondering na (een woonschip in de buurt van een kruising). Daarbij is rekening gehouden met het gebruik van stil asfalt en het plaatsen van lage geluidschermen.

Zie voor een uitgebreide beantwoording op H.1 op pagina 26.

## Schade en waardevermindering

**Indieners maken zich zorgen over schade aan en vermindering van waarde van hun woning als gevolg van de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding.**

Eventuele waardevermindering geldt pas zodra de gemeenteraad een definitief besluit heeft genomen over de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. Dat duurt na verwachting nog één à twee jaar. Bewoners die op basis van de plannen verwachten dat hun woning minder waard wordt, hebben mogelijk recht op een planschadevergoeding. Meer informatie leest u hier:

<https://gemeente.groningen.nl/planschadevergoeding-aanvragen>

## Opgaven voor het vervolg

**Indieners vinden dat in de vervolgfase van het project onderwerpen als verkeersveiligheid, parkeren, geluid, inrichting Wielewaalplein en verbinding van de wijken verder uitgezocht moeten worden.**

De varianten zijn de afgelopen tijd verder onderzocht op maak- en haalbaarheid. Hierbij is op basis van een multicriteria-analyse (MCA) in kaart gebracht hoe de drie varianten zich van elkaar onderscheiden. Tegelijkertijd is in het raadsvoorstel ook een aantal onderwerpen benoemd die in de vervolgfase van het project verder moeten worden uitgewerkt. Dat geldt voor onderwerpen als verkeersveiligheid, parkeren, geluid, de inrichting van het Wielewaalplein en het verbinden van de wijken aan weerskanten van het Oosterhamrikkanaal.

## DEEL II. INSPRAAKREACTIES EN ANTWOORDEN

### A. ALGEMEEN

Zienswijze 1, 3, 7, 15, 21, 30, 33, 39, 41, 42

#### A.1. **Indieners vinden het geen goed plan. De voorkeursvariant Splitsing biedt geen oplossing voor het geschetste probleem. Het extra asfalt zal meer auto's aantrekken en het probleem verergeren doordat de knelpunten van elders naar de Oosterhamrikzone worden verplaatst. Daarnaast rijdt het meeste verkeer van het zuiden naar het noorden.**

Groningen groeit. Het aantal inwoners blijft toenemen en de krimpende regio wordt steeds meer afhankelijk van voorzieningen in de stad. Die combinatie zorgt ervoor dat het drukker wordt in de stad. De huidige verkeersstructuur met een ringweg om de stad biedt verschillende invalswegen zodat autoverkeer de stad kan bereiken. In het oosten van de stad mist een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijken, voor voorzieningen zoals het UMCG en de winkels in binnenstad-oost. De nieuwe autoverbinding is de ontbrekende schakel in het verkeernetwerk.

De kruispunten op de Europaweg en de Bedumerweg zijn nu al zwaar belast. Dat wordt in de toekomst nog erger. De nieuwe autoverbinding zorgt voor een betere verdeling van het verkeer op de hoofdroutes. Voor het verkeer van en naar de oostelijke ringweg en verder naar het oosten is de nieuwe autoverbinding een aantrekkelijk alternatief. Zo kan verkeer van en naar de wijken gebruik maken van de nieuwe autoverbinding in plaats van de noord-zuid routes zoals de Petrus Campersingel of de oost-west route via het Damsterdiep.

Door deze verplaatsing van verkeer ontstaat ruimte op andere hoofdroutes, zoals de Europaweg en de Petrus Campersingel. Deze ruimte wordt voor een deel opgevuld door verkeer dat eerst voor routes dwars door de wijk koos. De Europaweg wordt dan gebruikt door voorheen sluipverkeer, waardoor het rustiger wordt in de aangrenzende wijken. Doordat autoverkeer een alternatief heeft, hebben we ook de mogelijkheid om de belaste kruispunten anders te regelen.

Door al deze maatregelen verbetert de doorstroming op de hoofdroutes in het oostelijke stadsdeel en verbetert de bereikbaarheid van de wijken, het UMCG en de binnenstad. Het is overigens niet zo dat er met de komst van de autoverbinding er meer verkeer ontstaat. Het levert een betere verdeling tussen de hoofdwegen op.

Zienswijze 1, 4, 7, 30, 31

#### A.2. **Indieners maken zich zorgen over de gevolgen van de plannen voor de leefbaarheid en het uiterlijk van de straten waarop de plannen betrekking hebben en/of zijn van mening dat geen van de drie varianten optimaal is.**

De aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterparkwijk en in de Korrewegwijk verbetert de bereikbaarheid van de stad en de wijken, maar heeft ingrijpende gevolgen voor de direct omwonenden. Naast een woonstraat krijgen zij ook nog een busbaan of een drukke autoverbinding voor de deur. Er zijn zorgen over geluid, luchtkwaliteit, (verkeers)veiligheid, parkeren en woonplezier. Die zorgen begrijpen we goed.

We proberen daarom de effecten zoveel mogelijk te beperken, onder andere door een pakket van geluidswerende maatregelen. We willen investeren in nieuwe verbinding tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk, we gebruiken de aanleg van de nieuwe verbinding om het gebied een opknapbeurt te geven en we versterken het groen in de Oosterhamrikzone. Hoewel we voor zo'n opknapbeurt kansen zien met meer groen, meer bomen, door het beter

zichtbaar maken van het Oosterhamrikkanaal en met nieuwe wandelpaden en fietsroutes, zijn we ons ervan bewust dat de impact van extra auto's of bussen op beperkte afstand van de woningen groot is en blijft.

Zienswijze 6, 7, 24, 28, 39

**A.3. Indieners vinden dat de investering slechts een zeer beperkte afname van verkeer oplevert. De kosten zijn te groot, zowel financieel als voor wat betreft effecten op het gebied van veiligheid, verkeersdrukte, parkeerproblematiek.**

De verkeerscijfers laten geen enorme vermindering zien van het aantal auto's op de Petrus Campersingel, Damsterdiep en Europaweg als de nieuwe autoverbinding wordt aangelegd. Als we niets doen, dan neemt het verkeer op deze wegen de komende jaren echter flink toe. Niet alleen rondom het UMCG en in de Oosterhamrikzone, maar ook in de Eemskanaalzone en ten zuiden van het Damsterdiep. Met de komst van de nieuwe autoverbinding neemt de verkeersdruk op de zuidoostelijke invalswegen af. Komt de nieuwe autoverbinding er, dan zien we een sterke afname van het verkeer op het Damsterdiep (3000 auto's per dag minder).

Op de Petrus Campersingel en de Europaweg is er echter een veel minder grote afname. Het klinkt misschien raar, maar dat is een goed teken. Een nieuwe autoverbinding zorgt er namelijk in eerste instantie wel degelijk voor dat er minder verkeer komt op de Petrus Campersingel en de Europaweg en het daar rustiger wordt. Maar omdat het rustiger wordt trekt dat juist weer verkeer aan dat nu via andere routes (bijvoorbeeld door de wijken) rijdt. Er willen dus eigenlijk nog veel meer auto's op de Petrus Campersingel en Europaweg rijden dan nu het geval is. Verbeterd de doorstroming op de Europaweg, dan neemt het verkeer daar ook weer toe. Dat gebeurt bij de aanleg van een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone.

Naast de nieuwe autoverbinding nemen we ook andere verkeersmaatregelen. Hierdoor verbetert de verkeersafwikkeling op de kruispunten waardoor reistijden verminderen, wachtrijen korter worden en dat er meer verkeer kan worden verwerkt. Kortom: hoewel het aantal auto's niet veel afneemt, verbetert de bereikbaarheid van het centrum, het UMCG en de omliggende wijken. En dat is één van de doelen van de nieuwe autoverbinding.

Tegelijk is diezelfde autoverbinding ook een belasting voor de direct omwonenden, in de straten die langs het tracé en de kruisingen liggen. Dit vraagt om een goed evenwicht tussen verschillende functies, belangen en wensen in de bestaande, compacte stad.

Zienswijze 6, 10, 21, 25, 30, 34, 42

**A.4. Indieners geven aan dat de gehele wijk het niet eens is met de plannen, zoals duidelijk werd tijdens de hoorzitting van de raadscommissie op 6 maart 2018. Zij dienen bezwaar in tegen de plannen zoals die nu voorliggen.**

Bewoners en ondernemers hebben vragen en zorgen over de inpassing van de nieuwe auto- en busverbinding. We hechten er dan ook waarde aan dat de zorgen worden gedeeld en uitgesproken, zoals tijdens de hoorzitting het geval was. De uiteindelijke keuze voor de voorkeursvarianten is onderdeel van de politieke besluitvorming.

Enkele indieners geven aan bezwaar te maken tegen de plannen zoals die nu op tafel liggen. Op dit moment in het proces is een officieel bezwaar (in juridische zin) nog niet mogelijk.

## B. NUT EN NOODZAAK

Zienswijze 5, 6, 17, 24, 30, 32, 33, 35, 36, 39, 41

### B.1. **Indieners zien geen noodzaak of meerwaarde in een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone en/of specifiek variant Splitsing. Bijvoorbeeld omdat er alternatieven zijn als de inzet van pendelbussen, stimulering van het openbaar vervoer en het gebruik van P+R Kardinge.**

Voorafgaand aan het principebesluit in 2016 is onderzocht in hoeverre de groei van autoverkeer beperkt kan worden. De conclusie daarvan is dat Groningen alternatieve vervoersmiddelen en oplossingen al flink stimuleert. Indieners doen suggesties voor alternatieve varianten en/of oplossingen zonder nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. Hoewel onderdelen van de aangedragen ideeën een deel van het probleem kunnen oplossen (zoals een aantrekkelijke P+R voorziening), zijn deze genoemde punten niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen.

Zienswijze 21, 28, 36

### B.2. **Indieners geven aan geen eenduidige aanleiding te zien voor de plannen, maar zien een verschuiving van argumenten en onvoldoende onderbouwing met onderzoeken.**

De gemeente Groningen is altijd duidelijk geweest over de aanleiding voor de plannen voor een nieuw autoverbinding: het verbeteren van de bereikbaarheid rondom de binnenstad en het UMCG. Sinds de bereikbaarheidsstudie in 2013 hebben we hier consequent uitwerking aan gegeven. Ondertussen zijn er drie studies verschenen. De conclusies dat een autoverbinding nodig is wordt herbevestigd aan de hand van concrete cijfers.

In de Oosterhamrikzone zelf werken wij, in wisselend tempo, ruim 20 jaar aan de stapsgewijze verandering van oude bedrijvigheid naar een levendig stedelijk gebied. Bovenstaande neemt niet weg dat het nut en de noodzaak niet ter discussie staan voor een deel van de bewoners. Vandaar dat wij de afgelopen 2 jaar op verschillende momenten en in verschillende bewoordingen inzicht hebben gegeven in de motieven en argumenten.

Zienswijze 1, 6, 7, 11, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 42

### B.3. **Indieners voorzien dat bij alle varianten meer auto's de stad in worden gestuurd, met alle gevolgen van dien. Dit sluit volgens indieners ook niet aan bij de ambities van de stad op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en slimme oplossing voor mobiliteit.**

Het is niet zo dat er met de komst van de autoverbinding er meer verkeer van en naar de binnenstad ontstaat. Het levert een betere verdeling tussen de hoofdwegen op. Door de maatregelen verbetert de doorstroming op de hoofdroutes in het oostelijke stadsdeel en verbetert de bereikbaarheid van de wijken, het UMCG en de binnenstad. Verkeer wordt efficiënter afgewikkeld, wat meer duurzaam is dan de huidige situatie laten verslechteren.

Voorafgaand aan het principebesluit in 2016 is onderzocht in hoeverre de (autonome) groei van autoverkeer beperkt kan worden. De conclusie daarvan is dat Groningen alternatieve vervoersmiddelen en oplossingen al flink stimuleert. Indieners doen suggesties voor alternatieve varianten en/of oplossingen zonder nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. Hoewel onderdelen van de aangedragen ideeën een deel van het probleem kunnen oplossen (zoals een aantrekkelijke P+R voorziening), zijn deze genoemde punten niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen.

We hebben onderzocht wie er in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe autoverbinding. De uitkomsten laten zien dat ongeveer 50% van het verkeer in de aangrenzende buurten moeten zijn of daar vandaan komen. Ongeveer 40% van het verkeer heeft een bestemming of herkomst in de wijken daar omheen en de laatste 10% van het verkeer heeft het UMCG en directe omgeving als bestemming. De autoverbinding biedt dus juist bewoners en bezoekers van de wijken een betere bereikbaarheid.

Zienswijze 22, 23, 26

#### **B.4. Indieners geven aan belang te hebben bij een goede verbinding aan de oostkant van de stad in de vorm van een autoverbinding.**

Voorstanders onderschrijven de nut en noodzaak van het project. Ondernemers, bedrijven en instellingen zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Groningen is en blijft de economische motor van het Noorden. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijven groeien. De regio wordt afhankelijker van onderwijs, zorg en culturele voorzieningen in de stad. Het is daarom belangrijk dat de Stad bereikbaar blijft.

### **C. PROCES EN BESLUITVORMING**

Zienswijze 1, 3, 4, 7, 11, 28, 29, 30, 31, 35, 37, 41, 42

#### **C.1. Indieners vinden dat de gemeente nog geen besluit kan nemen over de voorkeursvarianten, maar deze eerst nog een kritisch moet bestuderen. Dit omdat voor indieners nog onvoldoende duidelijk is wat de gevolgen zijn van de aanleg of omdat indieners onbekend zijn met het principebesluit uit 2016.**

Aan het besluit van het College van B&W op 20 februari 2018 ging een aantal stappen en jarenlange voorbereiding vooraf. In 2013 is de 'Routekaart Oosterhamrikzone' vastgesteld voor het ontwikkelperspectief van de Oosterhamrikzone. Deze routekaart bevatte twee scenario's ('Stadsas' en 'De Wijk') over hoe de Oosterhamrikzone zich in de komende jaren zou kunnen ontwikkelen. Het belangrijkste onderscheid in deze scenario's was het wel of niet realiseren van een autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG inclusief het vervangen van de Gerrit Krolbrug.

In 2013 is ook de 'Bereikbaarheidsstudie UMCG' uitgevoerd. Verschillende varianten voor verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke aanrijroutes zijn toen onderzocht. Een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone was één van de onderzochte varianten.

Daaropvolgend is onderzocht of een tracé voor auto (en fiets) door de Oosterhamrikzone daadwerkelijk de meest optimale route is tussen oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG. Voor deze verbinding zijn diverse alternatieven onderzocht, net als het bestaande tracé via de Gerrit Krolbrug (nieuw voor oud) en de Korreweg. Dit onderzoek ging over de volle breedte, dus inclusief kwalitatief goede inpassing in de leef- en woonomgeving. Een second opinion op de bereikbaarheidsstudie (Arane Adviseurs) en een ruimtelijk onderzoek naar de kansen voor de woon- en leefkwaliteit (Bureau Lola) vormden de onderbouwing en opmaat voor het besluit om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg. De gemeenteraad van Groningen nam in juni 2016 het principebesluit dat er tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad een nieuwe verbinding voor auto's, bussen en fietsers nodig is. De gemeenteraad stelde bij het principebesluit drie

varianten vast (Bundeling, Splitsing en Circuit) en randvoorwaarden vast die in de vervolgfase verder zijn uitgewerkt.

Het besluit van het college van B&W op 20 februari 2018 ging dan ook niet primair over de nut en noodzaak van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding, maar over de uitwerking van deze drie varianten. Voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding krijgt variant Splitsing de voorkeur. De Korreweg verandert in een fietsstraat. De voorkeursvarianten worden in de volgende fase van het project verder uitgewerkt. Pas dan wordt een definitief besluit genomen over de aanleg van de auto-, bus- en fietsverbinding.

Zienswijze 1

### **C.2. Indiener vraagt zich wat de rol is van wijkcoöperatie Oosterparkwijk en in hoeverre zij kunnen meepraten en meebeslissen.**

De Coöperatieve wijkraad is niet betrokken bij de plannen voor de aanpak van de Oosterhamrikzone. Wel is er veelvuldig en intensief overleg met de bewonersorganisaties van de Oosterpark, de Professorenbuurt Oost en het woonschepcomité Oosterhamrikkanaal over de wijze waarop dit vraagstuk samen met de omgeving beantwoord kan worden.

Zienswijze 22, 23

### **C.3. Indieners maken zich zorgen dat een nieuwe discussie over nut en noodzaak leidt tot vertraging van het project.**

Voorstanders willen dat de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding wordt aangelegd. Tegelijk maken ze zich zorgen dat een discussie over nut en noodzaak leidt tot vertraging. De indieners wijzen op het principebesluit van juni 2016 en verzoeken de gemeente om de plannen onverminderd door te zetten.

Zienswijze 28, 29, 30, 33

### **C.4. Indieners voelen zich niet gehoord, maar krijgen het gevoel dat de ontsluiting er koste wat kost moet komen. De inspraak bij dit project voelt niet als inspraak, omdat indieners ervaren dat de plannen al klaar liggen.**

Aan het besluit van het College van B&W op 20 februari 2018 ging een aantal stappen en jarenlange voorbereiding vooraf. Zie C.1. voor een uitgebreide toelichting.

De gemeenteraad van Groningen nam in juni 2016 het principebesluit dat er tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad een nieuwe verbinding voor auto's, bussen en fietsers nodig is. De gemeenteraad stelde bij het principebesluit drie varianten vast (Bundeling, Splitsing en Circuit) die in de vervolgfase verder zijn uitgewerkt. Het college van B&W heeft aangegeven te streven naar een grote betrokkenheid van de omgeving bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding. Zie D.1. voor een toelichting op het participatieproces.

In het participatieproces, bijvoorbeeld tijdens de ontwerpessies, zijn ideeën en suggesties ingebracht. Participatie betekent niet dat ieder idee of suggestie in de plannen is verwerkt. Wel zijn ze afgewogen en beoordeeld. De redenen waarom ideeën en suggesties niet in de plannen zijn verwerkt, zijn divers. 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.

Het participatieproces heeft bijvoorbeeld geleid tot een vaste ontwerpuitgangspunten, woonstraten in alle varianten, een fysieke afscheiding tussen de woonstraat en de auto-



/busverbinding, meer groen (ten koste van parkeerplaatsen), vergroenen van de damwand, een brug bij de Oliemuldersweg in alle varianten, het handhaven van eenrichtingsverkeer in de Star Numanstraat en oplossingen voor fietsparkeren langs de Korreweg. In het participatierapport dat onderdeel uitmaakt van het collegebesluit, is de opbrengst van dit proces weergegeven.

Zienswijze 34, 37, 42

### **C.5. Indieners geven aan graag in gesprek te gaan om tot een duurzame oplossing te komen, die de leefbaarheid waarborgt.**

De varianten zijn de afgelopen tijd verder onderzocht op maak- en haalbaarheid. Hierbij is in kaart gebracht hoe de effecten van de drie varianten zich van elkaar onderscheiden. Tegelijkertijd is in het raadsvoorstel ook een aantal onderwerpen benoemd die in de vervolgfase van het project verder moeten worden uitgewerkt. Dat geldt in meer of mindere mate voor onderwerpen als verkeersveiligheid, parkeren, geluid, de inrichting van het Wielewaalplein en de verbinding van de wijken.

Dat betekent ook dat het college van B&W na een positief raadsbesluit blijft inzetten op participatie met de omgeving en graag met u in gesprek gaat over, bijvoorbeeld, het ontwerp van het Wielewaalplein.

Eventuele andere varianten en/of oplossingen in plaats van een auto-, bus- en fietsverbinding zijn geen onderdeel van deze gesprekken.

Zienswijze 29, 31, 33

### **C.6. Indieners hebben het gevoel dat buurten tegen elkaar worden opgezet en dat men moet kiezen tussen twee kwaden. Op die manieren zien indieners altijd een slachtoffer.**

Het is geenszins de bedoeling buurten tegen elkaar op te zetten. De aanleg van nieuwe wegen, woningen of andere bouwwerken in de bestaande stad heeft nagenoeg altijd gevolgen voor de directe omgeving. Daar verschilt het vraagstuk voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone niet van. Het is 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. Maar het uiteindelijk 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.

Zienswijze 32

### **C.7. Indieners zien graag harde toezeggingen voor de kansen die het plan biedt, zodat hiermee ook iets te winnen valt voor de omgeving.**

We creëren meer groen en openbare ruimte in de bestaande, groeiende wijken om tegemoet te komen aan de zorg van de inwoners en om ruimte te maken voor ontmoeting. We doen dat slim en zorgvuldig zodat de kwaliteit van de openbare ruimte juist omhoog gaat: meer groen, wandel- en fietsroutes en meer ontmoetingsplaatsen. Voldoende middelen voor beheer horen daarbij.

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.

Zienswijze 11, 37

**C.8. Indieners geven aan dat winkeliers/ondernemers niet vroegtijdig betrokken zijn geweest bij de planvorming en daardoor geen kans hebben gehad om mee te praten.**

De ontwikkelingen in het gebied spelen al een aantal jaren. Er is sinds het voorjaar van 2017 intensief en op veel verschillende manieren geprobeerd om de omgeving zo goed mogelijk te informeren over het project en over de wijze waarop bewoners en ondernemers konden meepraten om hen zo te betrekken bij de uitwerking van de varianten.

Er zijn drie grote plenaire inloopbijeenkomsten georganiseerd, op 11 en 13 juli 2017 (200 bezoekers), op 23 november 2017 (245 bezoekers) en op 12 maart 2018 (81 bezoekers). Voor deze bijeenkomsten is huis-aan-huis (en bij ondernemers aan het Wielewaalplein) een uitnodiging bezorgd (in twee gevallen met een folder als bijlage) in een oplage van ongeveer 8.500 stuks, is er een website met mogelijkheid om in te schrijven voor de nieuwsbrief en zijn Facebookcampagnes, gericht op accounts in de Oosterhamrikzone, gepubliceerd. Ook hield het projectteam twee keer een kleine informatiemarkt bij een grootwinkelbedrijf aan het Wielewaalplein en aan het Floresplein.

Wij nemen afstand van de suggestie dat de winkeliers/ondernemers niet actief benaderd en geïnformeerd zijn. Met de grootwinkelbedrijven aan het Wielewaalplein zijn afspraken gemaakt over de betrokkenheid in het verdere vervolg van het project.

Zienswijze 42

**C.9. Indieners vinden de randvoorwaarden voor de ontsluiting onduidelijk en voor meerdere uitleggen vatbaar. Daar waar de randvoorwaarden eenduidig zijn, constateren indieners dat geen van de varianten voldoet.**

De gemeenteraad heeft in juni 2016 de toetsstenen en spelregels van de verschillende projectonderdelen vastgelegd. Dat gaat over uitgangspunten voor de verdere uitwerking, randvoorwaarden en over ambities. Dit geldt voor onderdelen als het Oosterhamriktracé en de ruimtelijke kwaliteit. In het document 'Toelichting op het Ontwerpbesluit, Voorkeursvariant Oosterhamrikzone' hebben wij aangegeven of aan deze punten is voldaan (pagina's 17 en 18). Het klopt dat niet alle punten objectief vast te stellen zijn. Wat is bijvoorbeeld een 'zorgvuldige ruimtelijke inpassing'? Vandaar de keuze voor een Multicriteria-analyse (MCA). In de MCA zijn de effecten van de varianten waar mogelijk kwantitatief en anders kwalitatief beoordeeld. Omwonenden, belangstellenden en de politiek kan de beoordeling gebruiken bij de eigen meningsvorming.

Zienswijze 27

**C.10. Indieners verzoeken de gemeenteraad de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg te heroverwegen.**

Het is aan de gemeenteraad om een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg te heroverwegen. Het college van B&W houdt vast aan de ambities en maatregelen zoals is opgenomen in de Fietsstrategie. Zie ook: <https://groningenfietsstad.nl/fietsstrategie/>

Zienswijze 1, 3, 25

**C.11. Indieners vragen zich af of stellen dat er bindende afspraken zijn tussen de gemeente en het UMCG over de aanleg van een nieuwe autoverbinding.**

Er zijn geen geheime afspraken met het UMCG.

Opeenvolgende stadsbesturen van Groningen hebben consequent gekozen voor een compacte stad met belangrijke en bovenregionale instellingen zoals het UMCG in de

(binnen)stad. Het verzorgingsgebied van het UMCG is omvangrijk. Patiënten (en bezoekers) komen uit heel Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe, kop van Overijssel) en voor sommige specialismen zelfs uit heel Nederland (en daarbuiten). Het verzorgingsgebied beslaat circa 3 miljoen inwoners. Het merendeel van de patiënten komt met de auto. Openbaar vervoer is voor veel patiënten geen optie, gezien hun medische toestand. Voor bezoekers van het UMCG zijn de P+R voorzieningen wel een alternatief. In de praktijk kiezen bezoekers voor de parkeergarages (keuze in tijd, in relatie tot geld en gemak). Een goede bereikbaarheid van het UMCG is daarom van groot belang en de gemeente Groningen erkent dat belang.

Een compacte stad zorgt ook voor korte reisafstanden voor langzaam verkeer. Zestig procent van alle binnenstedelijke vervoersbewegingen gaat per fiets. Het is een bewuste keuze om alle nieuwbouw te realiseren op maximaal een half uur fietsen vanaf de Grote Markt. Een stad met deze kwaliteiten is economisch ook aantrekkelijk.

Ondanks onze inzet op de fiets en het openbaar vervoer, blijft de auto nog lang aanwezig in ons vervoerssysteem. 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' (invalswegen) 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.

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.

## D. COMMUNICATIE

Zienswijze 1, 2, 4, 38

### D.1. **Indiener waardeert de insprekavonden en/of de wijze waarop het projectteam heeft geïnformeerd.**

Het college van B&W heeft aangegeven te streven naar een hoge mate van betrokkenheid van de omgeving bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding. Ook hecht het college veel waarde aan het actief, volledig, tijdig en zorgvuldig betrekken van de omgeving.

Sinds begin 2017 doet het pand aan de Oosterhamrikkade 119 zuidzijde dienst als projectkantoor van het projectteam Aanpak Oosterhamrikzone. Het projectteam gebruikt de locatie als werkplek en voor vergaderingen. Het projectteam is zo zichtbaar aanwezig in de wijk en laagdrempelig aanspreekbaar voor de omgeving. De locatie wordt gebruikt als vaste plek voor het organiseren van bijeenkomsten, werksessies en gesprekken.

Het projectkantoor groeide uit tot het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone (officiële opening op 13 juli 2017). In het informatiecentrum kunnen geïnteresseerden informatie over het project lezen en bekijken en vragen stellen aan de dienstdoende projectteamleden. Er kwamen tussen de 150 – 250 bezoekers.

Er zijn drie grote plenaire inloopbijeenkomsten georganiseerd (11 en 13 juli 2017 (200 bezoekers), 23 november 2017 (245 bezoekers) en 12 maart 2018 (81 bezoekers) en drie ontwerpessies voor zowel de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus- en

fietsverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Voor de inloopbijeenkomsten is huis-aan-huis (en bij ondernemers aan het Wielewaalplein) een uitnodiging bezorgd (in twee gevallen met een folder als bijlage) in een oplage van ongeveer 8.500 stuks, is er een website met mogelijkheid om in te schrijven voor de nieuwsbrief en zijn Facebookcampagnes, gericht op accounts in de Oosterhamrikzone, gepubliceerd. Ook hield het projectteam twee keer een kleine informatiemarkt bij een grootwinkelbedrijf aan het Wielewaalplein en organiseerden zij wijkwandelingen.

Op dinsdag 6 maart 2018 hield de gemeenteraad een speciale hoorzitting over Aanpak Oosterhamrikzone. Hier kregen bewoners van de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk de kans hun mening te geven over de plannen. In totaal waren er 140 bezoekers.

Zienswijze 1, 30, 31, 41

## **D.2. Indiener geeft aan dat de gebruikte impressies en afbeeldingen geen realistisch beeld laten zien. Indieners zijn van mening dat de afbeeldingen een te rooskleurig beeld geven.**

Naast de onderzoeksrapporten en wegprofielen heeft de gemeente extra beeldmateriaal laten ontwikkelen en beschikbaar gesteld, om betrokkenen zo goed mogelijk te informeren over de uitwerking van de varianten. De gebruikte impressies geven een beeld van hoe het er in de toekomst mogelijk uit kan zien. Tevens geeft het aan hoe de verdeling tussen stoep, woonstraat, groen, rij-/busbanen eruit kan komen te zien. De landschapsarchitecten hebben deze beelden gebaseerd op de 'Ontwerpnota varianten Oosterhamriktracé', d.d. 12 februari 2018. Hierin staat een aantal ontwerpeisen waar de ruimtelijke inrichting aan moet voldoen. Het blijven echter impressies waardoor het uiteindelijke resultaat kan afwijken.

Zienswijze 40

## **D.3. Indiener vindt dat buurtbewoners te veel zelf op zoek moeten naar de juiste informatie.**

Het college van B&W streeft naar een hoge mate van betrokkenheid van de omgeving bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding. Ook hecht het college veel waarde aan het actief, volledig, tijdig en zorgvuldig betrekken van de omgeving. Er is intensief en op veel verschillende manieren geprobeerd om de omgeving zo goed mogelijk te informeren over het project en over de wijze waarop bewoners en ondernemers konden meepraten om hen zo te betrekken bij de uitwerking van de varianten.

In onze informatievoorziening staat de informatiebehoefte van de bewoners en ondernemers centraal. De artikelen op de website, de nieuwsbrieven en Groningen Bereikbaar-krant zijn kort en bondig. Voor meer diepgang zijn alle ontwerpen, onderzoeksrapporten en nota's online gezet. Via de website en social media bieden we de mogelijkheid tot het stellen van (kritische) vragen. Zodoende kunnen bewoners zelf kiezen hoeveel informatie zij willen inzien en op welke wijze zij met de gemeente in contact willen komen.

## **E. LEEFBAARHEID**

Zienswijze 3, 39, 42

### **E.1. Indiener wijst op het aantal passerende motorvoertuigen per minuut en de invloed daarvan op de leefbaarheid.**

In de Multicriteria-analyse (MCA) zijn de effecten op de leefbaarheid in beeld gebracht. Het Verkeersplan geeft een beeld van de effecten op het verkeer. De MCA geeft een verder beeld wat voor effect dit heeft op bijvoorbeeld lucht en geluid.

## Woonplezier

Zienswijze 3, 4, 5, 6, 7, 13, 24, 29, 30, 35

- E.2. Indieners vrezen dat hun woonplezier verdwijnt en de leefbaarheid in de Professorenbuurt en Oosterparkwijk aanzienlijk verslechtert wanneer de huidige plannen worden doorgezet. Indieners vinden dat in de planvorming te weinig rekening is gehouden met de leefbaarheid.**

Bij een groot project zoals de aanleg van een nieuwe auto- en busverbinding is het onvermijdelijk dat er in specifieke situaties nadelige effecten zijn: de directe woon- en leefomgeving verandert sterk. Maar het uiteindelijk resultaat – de balans – moet voor de omgeving aanvaardbaar zijn. En het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluiptverkeer 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

## Woningen

Zienswijze 4, 6, 31, 41

- E.3. Indieners maken zich zorgen over de waardevermindering van hun woningen door de komst van een busbaan.**

Een eventuele regeling voor waardevermindering geldt pas zodra de gemeenteraad een definitief besluit heeft genomen over de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. Dat duurt naar verwachting nog één tot twee jaar. Bewoners die op basis van de plannen verwachten dat hun woning minder waard wordt, hebben mogelijk recht op een planschadevergoeding. Meer informatie leest u hier:

<https://gemeente.groningen.nl/planschadevergoeding-aanvragen>

Zienswijze 3

- E.4. Indiener vindt dat de nieuwe ontsluitingsweg haaks staat op de woningbouwplannen in de Oosterhamrikzone.**

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. 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. Van een vergeten gebied groeit de zone rondom het Oosterhamrikkanaal uit tot een levendige stadsader, waar de gemeente al sinds 2003 aan werkt.

Tijdens de ontwerpessies heeft de omgeving gevraagd naar duidelijke ontwerperegels (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 te geven. Landschapsarchitectenbureau Lola heeft daarom een aantal ruimtelijke eisen geformuleerd die zoveel mogelijk in de ontwerpen zijn toegepast. Het gaat om de afmetingen van het trottoir, de aanleg van bomenrijen en groenstroken, daarnaast is gevraagd om een goede (groene) afscherming van de rijbanen voor auto- en of bus.

Omwonenden van de Oosterhamrikkade noordzijde 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).

Omwonenden willen de auto- en/of busverbinding zo ver mogelijk van hun woning. Tegelijkertijd moeten de woningen wel bereikbaar zijn. Daarom is in alle varianten aan de Oosterhamrikkade noordzijde een woonstraat met één parkeerstrook opgenomen. De woonstraat is voor eenrichtingsbestemmingsverkeer. Auto's en fietsers delen de ruimte. De stoep voor de huizen heeft een minimale breedte van 3 meter.

## **F. BEREIKBAARHEID**

Zienswijze 13, 32

### **F.1. Indieners geven aan de oversteekbaarheid van de Vinkenstraat en het Wielewaalplein onvoldoende te vinden.**

Het Wielewaalplein en de Vinkenstraat gaan in de variant Splitsing 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.

Zienswijze 18, 30, 32, 37, 41

### **F.2. Indieners maken zich zorgen over de bereikbaarheid van hun woningen, garages en voorzieningen. Bijvoorbeeld postbezorgers, leveranciers, verhuishagenaars, dienstverleners en bouwbedrijven kunnen hun eindbestemming niet bereiken zonder daarmee het overige verkeer tot overlast te zijn.**

Wij begrijpen de zorgen over de autobereikbaarheid van de woningen. In de vervolgfase werken we het ontwerp voor de variant Splitsing op onderdelen verder uit.

Zienswijze 18

### **F.3. Indieners heeft een garagebox met een ingang ter hoogte van de Oosterhamrikkade noordzijde en vraagt om handhaving van de toegang naar de garagebox.**

Garageboxen blijven toegankelijk als de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding wordt gerealiseerd. In de plannen is nu ter hoogte van de toegang tot de garageboxen een fietspad en groenstrook ingetekend. In de vervolgfase werken we het ontwerp voor de variant Splitsing op onderdelen verder uit.

Zienswijze 22, 23

### **F.4. Indieners zien de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding als een belangrijke toegangsweg voor parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad, zoals de parkeergarage Boterdiep. De binnenstad moet een beleving blijven waar auto's zo min mogelijk komen.**

Een van de doelstellingen van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding is het verbeteren van de bereikbaarheid van het UMCG, de binnenstad en de oostelijke stadswijken. Goed bereikbare parkeervoorzieningen (zoals parkeergarage Boterdiep), horen daar bij.

## Ondernemers

Zienswijze 12, 13, 37, 38, 42

- F.5. Indiener geven aan dat de plannen voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding de bereikbaarheid van een aantal ondernemers zo in het nauw komt, dat zij hun klanten niet meer goed kunnen bedienen. Indiener vraagt aandacht voor de sociale functie die winkels vervullen.**

Voor de vervolgfase ligt er een ontwerpogave voor de kop Vinkenstraat en het Wielewaalplein. Er dient een integrale oplossing te komen met onder andere aandacht voor het verdwijnen van parkeerplaatsen, ruimte maken voor fietsparkeren en tegelijkertijd rekening houden 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.

(Buurt)winkels dragen bij aan een leefbare wijk, bijvoorbeeld rond het Wielewaalplein, de Oosterhamrikkade, de Oliemuldersweg en de Korreweg. De winkeliers zijn, net als de bewoners, meerdere keren uitgenodigd mee te denken en te praten over de plannen. Voor ondernemers is de bereikbaarheid (met auto en fiets), samen met bevoorrading en parkeren van belang. In de volgende fase van het project gaan we, in kleinere werkgroepen met de omgeving, de gevolgen en oplossingen verder uitwerken.

Zienswijze 38

- F.6. Indiener ziet het bestaansrecht van zijn bedrijf sterk verminderen wanneer de Oosterhamrikkade zuidzijde een verkeersluw gebied wordt. Daartoe is een nieuwe locatie beter gepast.**

De autobereikbaarheid van de Oosterhamrikkade zuidzijde blijft in de variant Splitsing gegarandeerd. In de vervolguutwerking van de variant Splitsing gaan we met eigenaren/bewoners in overleg om de zorgen op de bereikbaarheid en bedrijfsvoering te bespreken.

## G. ALTERNATIEVEN

Zienswijze 1, 11, 21, 24, 25, 30, 33, 42

- G.1. Indiener vragen zich af waarom de gemeente geen groenere alternatieven onderzoekt als biogas, elektrisch rijden, zelfsturende auto's en Kardinges als een 'Smart Hub'.**

Zienswijzen met betrekking tot dit onderwerp impliceren dat de gemeente Groningen groenere alternatieven niet (voldoende) stimuleert. Integendeel: de komende jaren investeert de gemeente juist fors in meer duurzame mobiliteit.

De fiets is en blijft ons belangrijkste vervoermiddel. We verbeteren het netwerk voor de fietser, creëren meer fysieke ruimte in de stad voor de fiets en verbeteren het fietsparkeren in de binnenstad. Het openbaar vervoer (OV) levert eveneens een bijdrage aan onze doelstelling om in 2035 energieneutraal te worden. We verduurzamen het OV; alle stadsbussen gaan over op 'zero emission' voertuigen, ook de Qliners worden eerder al elektrisch en het OV experimenteert met waterstofbussen. We verdubbelen in de stad het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen.

Hoewel onderdelen van bovenstaande oplossingen een deel van het probleem kunnen oplossen (zoals bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren een oplossing kan zijn om de parkeerdruk in de wijken te verlagen), zijn deze genoemde punten niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen.

## 6.2. **Indieners stellen voor stevig in te zetten op het gebruik van het transferium bij Kardinge. Automobilisten kunnen hun auto hier kwijt en hun reis vervolgen per bus de stad in, ten gunste van de leefbaarheid van de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Voorwaarde is wel dat de verbinding met het openbaar vervoer uitstekend is.**

Als gemeente zetten we al jaren in op ons P+R beleid en met succes. In de second opinion in 2016 hebben we extra inzet onderzocht en is het principebesluit genomen dat er een nieuwe autoverbinding nodig is tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad. In dit besluit is toegelicht waarom het autogebruik blijft toenemen ondanks goed openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes, promotie en gebruik van P+R-terreinen en de opkomst van thuiswerken. Omdat Groningen al heel veel doet op dit gebied, geeft extra inzet onvoldoende effect. Mede omdat de verwachting is dat het verkeer aan de oostzijde van de stad toeneemt. Deze toename kunnen we niet oplossen met alleen maar slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. Daarbij verandert de Oosterhamrikzone vanwege de vele woningbouw.

De onderstaande tabel [Arane Adviseurs, 2016] geeft het gebruik van het aantal P+R terreinen weer in 2030. De cijfers zijn indicatief. Gegeven de capaciteit van de locaties lijkt het aantal aankomsten op etmaalniveau aan de lage kant ( P+R-Kardinge kan worden uitgebreid tot 1.300 parkeerplaatsen). Op basis van het aantal gebruikers, de verscheidenheid in herkomsten, bestemmingen en verplaatsingsmomenten van deze gebruikers mag van dit toegenomen gebruik overigens geen significant effect op de verkeersintensiteiten worden verwacht. Uiteraard blijven we ons onverminderd inzetten op het stimuleren van P+R locaties in de stad.

Locatie	Auto aankomsten/etmaal
P+R-terrein Zernike	219
P+R-terrein Kardinge	443
P+R-terrein Hoogkerk	419
P+R-terrein Euroborg (P3)	116
P+R-terrein Haren	440
P+R-terrein Driebond	377

## 6.3. **Indieners vragen meer serieuze aandacht voor de knipvariant van de SP en ChristenUnie.**

We hebben de 'Knip-variant' van SP/CU onderzocht. Met het onmogelijk maken van rijrichtingen op de Petrus Campersingel en in de Oosterparkwijk daalt het aantal autobewegingen fors. Het verkeer zoekt echter nog steeds een route door de betreffende wijken. Het verkeer wordt naar 'buiten' gedwongen, naar de ringweg. Dat kan de oostelijke ringweg prima aan. Voor een groot deel verschuiven de stromen echter ook naar 'binnen' en zal het verkeer gebruik moeten maken van de Diepenring rondom de binnenstad. In het alternatieve voorstel nemen bijvoorbeeld de intensiteiten op de Diepenring, Boterdiep, Oostersingel toe. Ook zijn er effecten aan de westkant van de binnenstad. 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.



Zienswijze 3, 9

**6.4. Indiëners vinden dat de oplossing ligt in het gebruik van tunnels (onder Vinkenstraat en/of Oosterhamrikkanaal) en/of het volledig dempen van het Oosterhamrikkanaal.**

De drie varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding die de gemeenteraad in juni 2016 heeft vastgesteld gaan niet uit van tunnels en/of het volledig dempen van het Oosterhamrikkanaal. Aangedragen alternatieven met deze onderdelen zijn dan ook geen onderwerp van onderzoek geweest. Het dempen van het Oosterhamrikkanaal valt bijvoorbeeld af vanwege het belang van het water voor de woon- en leefomgeving (een kwaliteit die we juist willen versterken) en de functie als waterbergingsgebied. Een ander uitgangspunt is dat de woonschepen voor zover mogelijk gehandhaafd blijven.

Zienswijze 5, 14

**6.5. Indiëners spreken een voorkeur voor variant Bundeling uit, met een aantal aanvullende maatregelen. Voor deze variant zijn veel minder ingrijpende maatregelen nodig.**

Van de drie onderzochte varianten vallen Bundeling en Circuit af. In het kort: de variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee ook de hinder. Dit gaat (onevenredig) ten koste van de woon- en leefomgeving van de bewoners. Dat geldt ook voor de woonschipbewoners omdat het Oosterhamrikkanaal versmald moet worden. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van de variant Bundeling staat haaks op de ambitie om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden.

Zienswijze 14, 16, 39

**6.6. Indiëners stellen voor om auto's en bussen op de huidige busbaan te combineren, met daarbij een groene golf om doorstroming te verzekeren.**

De huidige busbaan is onderdeel van het hoogwaardige openbaar vervoersysteem voor de stad en de regio. Doorstroming en betrouwbaarheid is van essentieel belang om de hoogwaardige kwaliteit te bieden. Menging van auto en bus zorgt voor een grotere kans op verstoringen en zet daarmee ongehinderde doorgang van het openbaar vervoer onder druk. Daarom is een vrijliggende busbaan een uitgangspunt voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding en zetten we in op een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal.

Zienswijze 24

**6.7. Indiëners zien een oplossing voor de verkeersdoorstroming in slimmere verkeerslichten op de Petrus Campersingel.**

Als gezamenlijke overheden investeren we onder de noemer van Groningen bereikbaar in slimmere verkeerslichten. Dit draagt bij aan een betere doorstroming op de kruispunten. Dit alleen is niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem aan de oostkant van de stad op te lossen.

Zienswijze 39

**6.8. Indiëner stelt een alternatief voor om autoverkeer te dwingen via de busbaan richting de oostelijke ringweg te rijden, waarbij automobilisten geen alternatieve route kunnen kiezen. Daarmee worden kruisingen ontlast. Fietsverkeer en het OV kunnen zich wel ongedwongen verplaatsen in deze variant.**

Indiëner stelt voor de nieuwe autoverbinding alleen te gebruiken voor wijkverkeer. Het klopt dat de nieuwe autoverbinding een belangrijke functie heeft voor het wijkverkeer en dat de andere invalsroutes hierdoor worden ontlast. Maar ook voor het UMCG en de andere stadswijken is de nieuwe autoverbinding een belangrijke route, vooral als alternatieve route

bij verstoringen op het verkeersnetwerk. Dan gaat het niet alleen om incidenten, maar ook voor de ochtend- en avondspits. Dit past bij een robuust wegennet.

In het Verkeersplan hebben we voor de belangrijkste kruispunten de verkeersstromen gedefinieerd welke we willen stimuleren en juist willen 'knijpen'. Verkeersregelinstallaties (VRI's) zijn nodig om het verkeer te geleiden.

Zienswijze 39

**6.9. Indiener geeft aan dat nieuwe infrastructuur maar heel beperkt nodig is, maar aanpassingen aan de huidige infrastructuur noodzakelijk. Bijvoorbeeld door fiets- en autoverkeer op de Zaagmuldersweg te scheiden, door van de E. Thomassen à Thuessinklaan een fietsstraat te maken waar ook bussen rijden. Auto's zijn daar te gast.**

De gemeenteraad van Groningen heeft in juni 2016 het principebesluit genomen dat er een nieuwe autoverbinding nodig is tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad omdat de stad groeit en het verkeer toeneemt. Deze verkeerstoename kan niet alleen worden opgelost met alleen slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. Daarbij verandert de Oosterhamrikzone vanwege de woningbouw.

Omdat een vrijliggende busbaan een uitgangspunt is voor de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding is het niet mogelijk om van de E. Thomassen à Thuessinklaan een fietsstraat te maken waarbij bussen, auto's en fietsers de ruimte delen. Menging op de busbaan betekent een verslechtering voor de rijtijden en een grotere kans op verstoringen.

## **H. EFFECTEN**

### **Algemeen**

Zienswijze 7, 10, 25, 28, 30, 35, 42

**H.1. Indieners vrezen dat de komst van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding zorgt voor meer geluidsoverlast, fijnstof en extra autoverkeer in de nu nog relatief rustige woonbuurten.**

#### **Luchtkwaliteit**

De komst van een nieuwe auto- en busverbinding heeft een effect op de luchtkwaliteit in dit deel van de stad. De voorkeursvariant blijft binnen de wettelijke grenswaarden. Daarom beoordelen we de varianten niet alleen aan de grenswaarden, maar ook op basis van de gezondheidseffecten van de varianten. De luchtkwaliteit in Groningen is aanzienlijk beter dan in veel andere grote steden. Op basis van de GES-scores (Gezondheidseffectscreening) wordt de luchtkwaliteit in Groningen beoordeeld als 'vrij matig' tot 'matig'. Let wel: 'vrij matig' is de beste score die in Nederland of in een verstedelijkt gebied haalbaar is. Volgens de beschikbare meet- en modelgegevens komen in Groningen géén situaties voor waar de luchtkwaliteit uit oogpunt van gezondheid 'onvoldoende' is.

GES-score en milieugezondheidskwaliteit NO <sub>2</sub>		Percentage woningen			
		Referentie 2030	'Bundeling'	'Splitsing'	'Circuit'
2	Redelijk	0%	0%	0%	0%
3	Vrij matig	77%	58%	48%	39%
4	Matig	23%	42%	52%	61%
5	Zeer matig	0%	0%	0%	0%
6	Onvoldoende	0%	0%	0%	0%
7	Ruim onvoldoende	0%	0%	0%	0%
8	Zeer onvoldoende	0%	0%	0%	0%

Figuur 1 Gezien de grote invloed van de luchtverontreiniging die van elders wordt aangevoerd, zijn GES-scores van 3 of 4 het beste wat in een stedelijk gebied haalbaar is.

### Achtergrondconcentraties

De berekende jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> worden met name bepaald door de heersende achtergrondconcentraties. Dit is luchtverontreiniging van bijvoorbeeld industrie die met de wind van elders wordt aangevoerd. De bijdrage van het wegverkeer is beperkt. Uit de berekeningsresultaten volgt dat zowel de referentiesituatie (zonder project in 2030) als de variant Splitsing, grotendeels aan de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit voldoen.

Stof	Omschrijving berekening	Resultaten		Advies WHO
		Splitsing	Referentie 2030	
PM <sub>10</sub>	jaargemiddeld	16,7 – 17,9 µg/m <sup>3</sup>	16,5 – 17,5 µg/m <sup>3</sup>	≤ 20 µg/m <sup>3</sup>
	- bijdrage wegverkeer	0,2 – 1,6 µg/m <sup>3</sup>	0,1 – 1,2 µg/m <sup>3</sup>	
	- achtergrondconcentratie	16,4 – 16,5 µg/m <sup>3</sup>	16,4 – 16,5 µg/m <sup>3</sup>	
	overschrijdingsdagen (#dagen > 50 µg/m <sup>3</sup> )*	6 dagen	6 dagen	0 dagen
PM <sub>2,5</sub>	jaargemiddelde	9,3 – 9,9 µg/m <sup>3</sup>	9,2 – 9,7 µg/m <sup>3</sup>	≤ 10 µg/m <sup>3</sup>
	- bijdrage wegverkeer	0,1 – 0,6 µg/m <sup>3</sup>	0,0 – 0,4 µg/m <sup>3</sup>	
	- achtergrondconcentratie (µg/m <sup>3</sup> )	9,2 – 9,4 µg/m <sup>3</sup>	9,2 – 9,4 µg/m <sup>3</sup>	
	overschrijdingsdagen (#dagen > 25 µg/m <sup>3</sup> )**	Niet bepaald***	Niet bepaald***	0 dagen
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddeld	16,4 – 25,5 µg/m <sup>3</sup>	14,8 – 23,4 µg/m <sup>3</sup>	≤ 40 µg/m <sup>3</sup>
	- bijdrage wegverkeer	2,4 – 10,8 µg/m <sup>3</sup>	1,1 – 9,5 µg/m <sup>3</sup>	
	- achtergrondconcentratie	13,7 – 16,9 µg/m <sup>3</sup>	13,7 – 16,9 µg/m <sup>3</sup>	
	overschrijdingsuren (#uren > 200 µg/m <sup>3</sup> )****	0 uren	0 uren	0 uren

\* Aantal dagen met een overschrijding van de 24-uurgemiddelde waarde van 50 µg/m<sup>3</sup>.

\*\* Aantal dagen met een overschrijding van de 24-uurgemiddelde waarde van 25 µg/m<sup>3</sup>.

\*\*\* Niet bepaald, geen onderdeel van de rekensystematiek.

\*\*\*\* Aantal uren met een overschrijding van de uurgemiddelde waarde van 200 µg/m<sup>3</sup>.

### WHO-advieswaarde

De WHO-advieswaarde (World Health Organization) van maximaal 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> als 24-uurgemiddelde concentratie wordt in beide situaties ten hoogste 6 dagen per jaar overschreden. Ook voor het aantal overschrijdingsdagen geldt dat dit met name wordt bepaald door de heersende achtergrondconcentraties. Aan de wettelijke norm van maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar, volgend uit de Wet milieubeheer, wordt voldaan.

### Geluid

Voor sommige straten zijn de effecten op geluid groot als we dat vergelijken met een situatie zonder auto-, bus- en fietsverbinding. De wettelijke toegestane geluidbelasting op gevels van woningen is 68 dB. Dat is nog zonder de 5 dB wettelijke aftrek voor het stiller worden van verkeer. Per saldo is de maximale geluidbelasting daarom 63 dB. Voor woonschepen geldt een uitzondering: daarvoor is de maximale toegestane geluidbelasting 58 dB. Ook dat is nog zonder de 5 dB wettelijke aftrek voor het stiller worden van verkeer. Per saldo is de maximale geluidbelasting daarom 53 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur zijn

geen wettelijke grenswaarden opgesteld. Voor alle varianten die we hebben onderzocht geldt dat deze aan de wettelijke grenswaarden voldoen, op één uitzondering na (een ligplaats in de buurt van een kruising). Daarbij is rekening gehouden met het gebruik van stil asfalt en het plaatsen van lage geluidschermen.

Straat	Geen project	Splitsing	Bundeling	Circuit
Oosterhamrikkade NZ	57 dB (busbaan)	63dB (auto)	57 dB (busbaan) 64 dB (auto)	57 dB (busbaan) 62 dB (auto)
Vinkenstraat	-	60dB (busbaan)	-	59 dB (auto)
E. Thomassen à Thuessinklaan	60 dB (auto)	55dB (busbaan)	-	61 dB (auto)

*Bijscript: Voor straten met een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden geen wettelijke grenswaarden, vandaar dat er geen berekeningen zijn van de Vinkenstraat (Geen project en variant Bundeling) en de E. Thomassen à Thuessinklaan (variant Bundeling)*

### Wat verandert er aan geluid?

In de onderstaande tabel staat welk effect de verschillende varianten hebben in vergelijking met een situatie waarin geen auto- en busverbinding is (referentie 2030). Omdat de wettelijke grens nergens wordt overschreden (met uitzondering van een woonschip), beoordelen we het geluid door middel van het effect op gezondheid.

GES-score en milieugezondheidskwaliteit	Percentage woningen*			
	Referentie 2030	'Bundeling'	'Splitsing'	'Circuit'
0 Zeer goed	0%	0%	0%	0%
1 Goed	6%	15%	2%	0%
2 Redelijk	33%	26%	13%	16%
4 Matig	24%	19%	46%	39%
5 Zeer matig	23%	35%	36%	44%
6 Onvoldoende	14%	5%	3%	1%
7 Ruim onvoldoende	0%	0%	0%	0%
8 Zeer onvoldoende	0%	0%	0%	0%

\* Inclusief ligplaatsen

Zienswijze 1, 4, 6, 11, 21, 25, 28, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 41

## H.2. Indieners geven aan dat de effecten van de autoverbinding onvoldoende in beeld zijn gebracht. Dit geldt voor de thema's verkeer, geluid, lucht, trillingen, het ontwerp voor bepaalde straten in de Oosterhamrikzone en de verkeersafwikkeling.

Wij hebben ons als doel gesteld de best denkbare variant voor de auto-, bus- en fietsverbinding op te stellen en de gevolgen voor de omgeving en politiek helder te presenteren. Op de website, in het informatiecentrum en tijdens inloopbijeenkomsten is er ruim aandacht besteed aan de meeste van bovengenoemde effecten van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Daarnaast zijn in de bibliotheek op de website alle relevante onderzoeksdocumenten gepubliceerd. Voor het hele gebied is een verkeersplan opgesteld waarin ook de verkeersafwikkeling is beschreven. Zie ook: <https://www.aanpakoosterhamrikzone.nl/bibliotheek>

Wel is geconstateerd dat het effect van trillingen in het voortraject onderbelicht is gebleven.

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

Zienswijze 6

### **H.3. Indieners geven aan veel overlast te verwachten van de werkzaamheden.**

Bij dit soort projecten is het onvermijdelijk dat omwonenden te maken krijgen met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluidsoverlast, stof en trillingen. Inzet is om deze hinder zo veel mogelijk te beperken tot een acceptabel niveau. Hierbij moet worden voldaan aan de wettelijke eisen en lokale verordeningen. Daarbij gelden onder andere de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen.

## **Geluid**

Zienswijze 10

### **H.4. Indieners geven aan de oplossing om geluidsoverlast te verminderen door geluidsschermen te plaatsen niet van deze tijd te vinden.**

Uit onderzoek blijkt dat niet overal aan de wettelijke grenswaarden voor geluidsbelasting kan worden voldaan bij de aanleg van de nieuwe auto- en busverbinding en daarom maatregelen nodig zijn. Een maatregelpakket met stil asfalt en (lage) geluidsschermen is noodzakelijk. Daarmee vallen de drie varianten (ruim) binnen de wettelijke grenswaarde van 63dB voor de woningen langs de mogelijke tracés.

## **Barrièrewerking**

Zienswijze 3, 7, 28, 30, 42

### **H.5. Indieners zien de nieuwe auto- en busverbinding als een barrière tussen de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt, terwijl de gemeente als ambitie heeft uitgesproken deze wijken met elkaar te verbinden.**

Eén van de ambities bij de inpassing van de nieuwe infrastructuur is om de 'barrière' tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk te verminderen. De wijken lagen vanwege de bedrijven aan weerskanten van het Oosterhamrikkanaal 'met de rug naar elkaar toe'. Met de komst van de nieuwbouw langs het kanaal en de aanleg van de zijstraten aan de Oosterhamrikkade zuidzijde, zijn de eerste stappen naar het meer verbinden van beide wijken.

De voorkeursvariant Splitsing doet het meest recht aan deze ambities: realiseren van meer groen, ruimte bieden voor wandelaars en fietsers en een bijdrage leveren aan de verbinding tussen de wijken. We hebben de ambitie om de oevers te verfraaien en willen we wandel/fietsbruggen aanleggen over het kanaal. Hoogwaardig Openbaar Vervoer rijdt via het

Wielewaalplein en versterkt hiermee de leefbaarheid in de Oosterparkwijk. De variant Splitsing zet niet alleen qua uitwerking maar ook qua gebiedsvernieuwing in op een groter gebied. Door het splitsen van de verkeersstromen worden de gevolgen van de nieuwe auto- en busverbinding evenredig verdeeld. In een vervolgfase moet de stedenbouwkundige relatie tussen nog te ontwikkelen nieuwbouwlocaties, de openbare ruimte en de wijken verder worden uitgewerkt.

Zienswijze 1

#### **H.6. Indiener wijst de gemeente op het onderzoek naar de sociale effecten van het doorsnijden van de Indische buurt/De Hoogte en vraagt of een dergelijk onderzoek ook wordt meegenomen in de besluitvorming over Aanpak Oosterhamrikzone.**

We begrijpen de verwijzing naar de effecten van barrièrewerking. Zoals geconstateerd bij antwoord H.5. zien wij kansen om met de voorkeursvariant de barrière te verzachten. Aandachtspunt is de oversteekbaarheid van de busverbinding. Een specifiek onderzoek naar de sociale effecten, zoals uitgevoerd in de Indische buurt / De Hoogte is in dit project niet voorzien en maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming.

## **I. FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG**

### **Proces**

Zienswijze 27

#### **I.1. Indiëners vinden de plannen voor de Korreweg onderbelicht in vergelijking met de aandacht voor de nieuwe auto- en busverbinding.**

In de communicatie is aandacht besteed aan de Fietsvriendelijke Korreweg. Bewoners en ondernemers zijn huis-aan-huis uitgenodigd voor inloopbijeenkomsten in juli 2017, november 2017 en in maart 2018. Dat geldt ook voor de uitnodiging om mee te doen aan ontwerpessies. Op de website hebben we artikelen van bewoners van de Korreweg gepubliceerd over de plannen en de campagnes op sociale media waren ook op de Korrewegwijk gericht. Ook heeft het projectteam kleine informatiemarkten georganiseerd in de Albert Heijn aan het Floresplein.

Hoewel er geen onderscheid is gemaakt tussen beide projectonderdelen, constateren wij ook dat er voor de ontwerpessies voor de Fietsvriendelijke Korreweg minder deelnemers waren net als dat er tijdens de inloopbijeenkomsten minder bezoekers kwamen voor dit projectonderdeel. Dat heeft zeer waarschijnlijk te maken met de impact van de plannen voor de nieuwe verbinding in de Oosterhamrikzone.

Zienswijze 27

#### **I.2. Indiëners missen een duidelijke onderbouwing voor de keuze van een fietsstraat.**

De Korreweg is een 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 en bakfietsen staat de veiligheid onder druk. Daarom moeten fietsers op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid. Het college heeft hiervoor de variant fietsstraat als voorkeursvariant aangewezen. Dat betekent dat de auto straks 'te gast' is. Tegelijkertijd blijft het natuurlijk mogelijk om met de auto de Korreweg op te rijden. De functie van de Korreweg gaat veranderen als een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone is aangelegd.

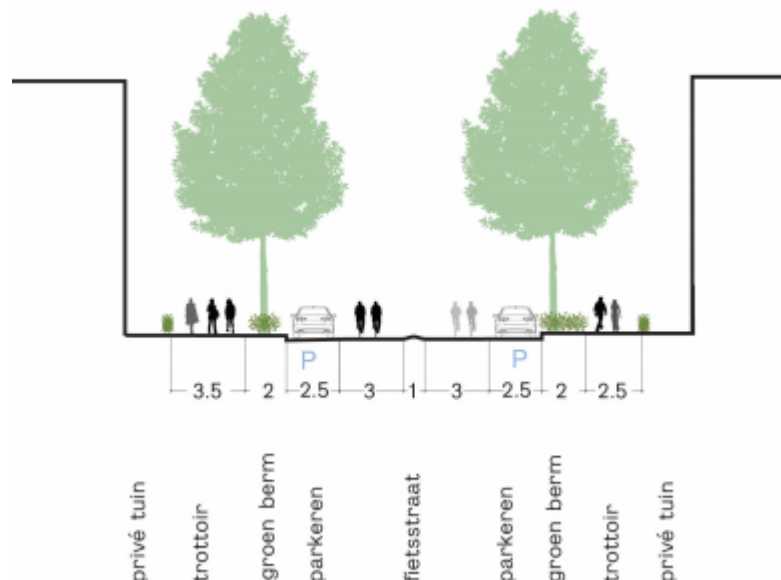
Belangrijke voorwaarde voor een fietsstraat is dat er straks veel minder verkeer rijdt op de Korreweg. Dat gebeurt met de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone. Doorgaand verkeer gaat die nieuwe autoverbinding gebruiken, en niet meer - zoals nu voor een deel het geval is - de Korreweg. De maximumsnelheid gaat van 50 km/uur naar 30 km/uur. De verwachting is dat de snelheid in de praktijk auto's nog langzamer rijden, omdat 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.

## Veiligheid

Zienswijze 2, 27, 28

- I.3. Indieners vrezen dat automobilisten zich niet aan de maximumsnelheid van 30 km/uur houden in de fietsstraat, geven aan dat gedrag van fietsers voor onveilige situaties zorgt en vrezen het samenvoegen van verkeersstromen in een fietsstraat nog gevaarlijker wordt. Bijvoorbeeld wanneer auto's fietsers inhalen, als fietsers zonder licht fietsen in het donker en gezien de drukke fietsroute en de dienstregeling van de bussen.**

De nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone zorgt er ook voor dat er op de Korreweg straks minder autoverkeer rijdt. Dat is een belangrijke voorwaarde voor de invoering van de fietsstraat, ook omdat de bus dan ruimte heeft om te passeren. Met deze oplossing krijgen fietsers dan meer ruimte, meer comfort en meer veiligheid. De fietsvriendelijke Korreweg is een project uit de fietsstrategie van de gemeente Groningen.



De maximumsnelheid gaat 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.

In aanloop naar werksessies met de omwonenden en belanghebbenden over de detaillering van het ontwerp willen wij de komende periode met deskundigen en de gemeenteraad een expertmeeting houden, om zo een beter gevoel te krijgen hoe deze in de praktijk zal gaan

functioneren. Duidelijk is dat een fietsstraat niet eerder kan worden uitgevoerd voordat er een goed alternatief is voor het doorgaande verkeer is: de nieuwe autoverbinding

Zienswijze 2

#### **I.4. Indieners constateren een diversiteit aan fietsers en de gevolgen daarvan. Denk aan verschillen in snelheid en kwetsbare groepen als kinderen versus studenten en scholieren.**

In de afgelopen jaren hebben de ontwikkelingen op het gebied van de fiets een vlucht genomen. In Nederland zijn er momenteel 22,8 miljoen 'gewone' fietsen, 1,9 miljoen e-bikes en 9.500 speed-pedelects (max. 45km/uur) en is de afgelopen jaren de bakfiets een vanzelfsprekend vervoersmiddel geworden. Gemiddeld bezit een huishouden 3 fietsen. Groningen is een echte fietsstad. De fiets is voor jong en oud het meest gebruikte vervoermiddel in de stad. We zien in de stad dat het drukker wordt en het aantal fietsers nog altijd toeneemt, maar de beschikbare ruimte wordt niet groter. Toch willen we juist de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. In aanloop naar werksessies met de omwonenden en belanghebbenden over de detaillering van het ontwerp willen wij de komende periode met deskundigen en de gemeenteraad een expertmeeting houden, om zo een beter gevoel te krijgen hoe deze in de praktijk zal gaan functioneren.

Bij de variant Fietsstraat krijgen de fietsers meer ruimte, meer dan nu het geval is. Het inrichtingsprofiel van de fietsstraat is breed genoeg zodat fietsers elkaar onderling kunnen inhalen. Dat is voor alle diverse fietsdoelgroepen een verbetering.

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

Zienswijze 27

#### **I.5. Indieners voorzien dat de Korreweg een sluiproute wordt doordat de Gerrit Krolbrug voor auto's toegankelijk blijft.**

De gemeenteraad heeft op 29 juni 2016 een motie van GroenLinks aangenomen. In deze motie roept GroenLinks het college van B&W op om bij de nadere uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone tenminste één optie aan de raad voor te leggen waarin de Gerrit Krolbrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Volgens GroenLinks verbetert dan 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 over de Gerrit Krolbrug rijden. Door de lage snelheid op de Fietsstraat wordt de Korreweg onaantrekkelijk voor autoverkeer. Daarnaast bieden we een goed alternatief voor het autoverkeer met de nieuwe autoverbinding. Wij verwachten daarom dat Gerrit Krolbrug als sluiproute niet interessant is. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad hierover een besluit.



## Alternatieven

Zienswijze 2, 5

### **I.6. Indiëners doen voorstellen voor een alternatieve inrichting voor de Korreweg. Bijvoorbeeld door alle auto's van de Korreweg te weren, door eenrichting in te voeren of door vrij liggende fietspaden te maken.**

Deze voorstellen sluiten niet aan bij het principebesluit van de gemeenteraad van juni 2016. Het weren van auto's is in strijd met de uitgangspunten. Bewoners, bezoekers en bestemmingsverkeer moeten met de auto bij de huizen kunnen komen. Ook het openbaar vervoer blijft gebruik maken van de Korreweg. Het instellen van eenrichtingsverkeer is geen goed idee omdat dit leidt tot onduidelijke verkeerssituaties en heeft tot gevolg dat er meer 'omrij-kilometers' gemaakt worden. Dit leidt tot extra verkeersdruk in de aangrenzende woonbuurten en wijken. Tot slot is het de bedoeling om het groen op de Korreweg te versterken en toe te voegen in plaats te verminderen. Het voorstel voor bredere fietspaden is één van de onderzochte varianten (variant Fietspaden). De aanwezige fietspaden worden dan verbreed naar 3 meter. Autoverkeer en bussen rijden dan op de weg, fietsers rijden op het fietspad. Voor dit fietspad geldt dat de extra ruimte voor de fietspaden ten koste gaat van andere onderdelen, zoals parkeren en groen .

Zienswijze 5

### **I.7. Indiëner stelt voor om het verkeer over de Korreweg en de Oosterhamrikkade te verdelen. Daarmee wordt de druk ook verdeeld over de wijken en dat is prettiger wonen voor bewoners.**

Verdeling van autoverkeer betekent dat de Korreweg een 50 km/uur-weg blijft. Dan is het niet wenselijk meer om de Korreweg in te richten als Fietsstraat. Bij een snelheidsregime van 50 km/uur wordt gebruik gemaakt van gescheiden rijbanen voor auto's en fietsers. Daarnaast kan de Korreweg niet de gewenste kwaliteit voor de autoverbinding bieden, omdat de Gerrit Krolbrug vaak open gaat voor vaartuigen en er geen direct aansluiting met de oostelijke ringweg mogelijk is. Het autoverkeer zal zich daarom niet evenredig verdelen.

Zienswijze 5

### **I.8. Indiëner stelt voor van de rotonde bij de J.C. Kapteynlaan en Korreweg een normale rotonde te maken waarbij de fietser geen voorrang heeft.**

De rotonde op J.C. Kapteynlaan en Korreweg is een gewone rotonde. Verkeer op de rotonde heeft voorrang, zowel auto's als fietsers. Verkeersgebruikers die de rotonde oprijden moeten voorrang verlenen. Bij aparte, vrijliggende, fietspaden hebben fietsers voorrang.

Zienswijze 14

### **I.9. Indiëner stelt dat er geen veranderingen noodzakelijk zijn aan de Korreweg en dat deze naar behoren functioneert.**

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, de komst van e-bikes en bakfietsen staat de veiligheid onder druk. Daarom vinden wij dat fietsers op de Korreweg meer ruimte moeten krijgen, meer comfort en meer veiligheid door van de Korreweg een fietsstraat te maken.

Zienswijze 27

**I.10. Indien er wordt gesteld dat er een alternatief wordt geboden waarbij fietsers de keuze hebben tussen gebruik van de rijbaan en gebruik van een fietspad. Snellere fietsers kunnen dan kiezen voor de rijbaan, terwijl 'gewone' fietsers het fietspad kunnen gebruiken.**

Dit alternatief is in feite een compromis tussen de variant 'Fietsstraat' en de variant 'Fietspaden'. Het inrichtingsprofiel leidt echter tot onduidelijke situaties voor zowel fietsers als automobilisten.

## **J. PARKEREN**

Zienswijze 4, 6, 16, 19, 21, 28, 30, 31, 32, 34, 37, 39, 41, 42

**J.1. Indieners stellen dat de parkeerdruk in de Oosterhamrikzone hoger is dan de onderzoeken van de gemeente laten zien. De parkeerdruk zal alleen nog maar toenemen doordat niet alle parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. Indieners zien nog geen goede oplossing**

In de voorkeursvarianten Splitsing en Fietsstraat Korreweg verdwijnen ongeveer 300 parkeerplaatsen. Bij de uitwerking van de plannen voor de Oosterhamrikzone is parkeren een belangrijke opgave. We zien een aantal mogelijkheden. In de Professorenbuurt Oost en aan de Oosterhamrikkade zuidzijde is dit voorjaar betaald parkeren ingevoerd. De volgende ontwikkelingen hebben invloed op de toekomstige vraag naar parkeerruimte:

- Invoering betaald parkeren (en het effect op de bezettingsgraad)
- Nieuwbouw ontwikkelingen (trekt parkeren aan, maar vervangt ook straatparkeren)
- Maatregelen die onderdeel uitmaken van de parkeervisie

Tussen besluitvorming en realisatie van de plannen voor de auto-, bus- en fietsverbinding zit zo'n vier tot vijf jaar. Dat is een relatief lange periode met bovenstaande ontwikkelingen. Zo wordt het effect van betaald parkeren duidelijk, worden nieuwbouwwoningen opgeleverd en nieuw (parkeer)beleid ingevoerd. Voor de volgende fase van Aanpak Oosterhamrikzone is nadrukkelijk een uitgebreide parkeerstudie nodig. Niet alleen voor de Oosterhamrikkade noordzijde, ook voor de knelpunten Wielewaalplein en E. Thomassen à Thuessinklaan. Een gebiedsparkeerplan maakt onderdeel uit van de volgende fase. Ondanks de visie dat het stallen van een auto in de openbare ruimte niet vanzelfsprekend is, is het college van B&W van mening dat het probleem niet op de wijken afgewenteld mag worden.

Zienswijze 5, 24, 30

**J.2. Indieners zien dat de parkeerdruk in de wijk wordt verhoogd door bezoekers van het UMCG of dagjesmensen hun auto gratis parkeren in de Oosterhamrikzone.**

In de Professorenbuurt Oost en aan de Oosterhamrikkade zuidzijde is dit voorjaar betaald parkeren ingevoerd. Wij verwachten dat dit het 'vreemdparkeren' zal ontmoedigen, en daarmee ruimte ontstaat voor bewoners en de bezoekers aan beide wijken. Wij gebruiken de ervaringen en inzichten bij de vervolgfase.

Zienswijze 6

**J.3. Indieners vinden een grote parkeerplaats op een afstandje van woningen sociaal onveilig.**

P+R Karding of het Van Simmerenterrein worden met regelmaat aangehaald als lang parkeermogelijkheid voor bewoners uit de wijken. Wij begrijpen dat het toezicht en sociale veiligheid belangrijke voorwaarden zijn als dergelijke terreinen in beeld komen voor lang parkeren door bewoners.

Zienswijze 16

**J.4. Indiener stelt voor de twee parkeerstroken aan de Oosterhamrikkade noordzijde te behouden. Dit vanwege de parkeerdruk.**

In de Professorenbuurt Oost en aan de Oosterhamrikkade zuidzijde is dit voorjaar betaald parkeren ingevoerd. Wij verwachten dat dit het 'vreemdparkeren' zal ontmoedigen. Bewoners van de nieuwbouw worden geacht om achter de woning te parkeren. Wij gebruiken de ervaringen en inzichten bij de vervolgfase.

Zienswijze 30

**J.5. Indiener vraagt zich af wat de effecten zijn van betaald parkeren op bewoners tussen de Korreweg en het Damsterdiep in combinatie met een fietspad langs de busbaan en speciale bussen voor het UMCG**

De verwachting is dat het verkeer aan de oostzijde van de stad met 20% toeneemt. Deze toename kunnen we niet oplossen met alleen maar slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. Daarbij verandert de Oosterhamrikzone vanwege de vele woningbouw. Bij het ontwerpbesluit over de varianten voor de aanpak van de Oosterhamrikzone van 21 februari 2018, is een verkeersplan opgesteld. Dit verkeersplan bevestigt de uitkomst van eerdere onderzoeken.

Hoewel een fietspad langs de busbaan en speciale bussen voor het UMCG mogelijk bijdragen aan een betere bereikbaarheid, zijn deze genoemde punten als totaaloplossing niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen.

Zienswijze 34, 37

**J.6. Indiener maakt zich zorgen over het voortbestaan van hun winkels wanneer de parkeerplaatsen op het Wielewaalplein komen te verdwijnen.**

(Buurt)winkels dragen bij aan een leefbare wijk, zo ook de winkels aan het Wielewaalplein. Voor ondernemers is de bereikbaarheid (met auto en fiets), samen met bevoorrading en parkeren van belang. In de volgende fase van het project gaan we, in kleinere werkgroepen met de omgeving, de gevolgen en oplossingen verder uitwerken. Er dient een integrale oplossing te komen met onder andere aandacht voor het verdwijnen van parkeerplaatsen, ruimte maken voor fietsparkeren en tegelijkertijd rekening houden met het functioneren van de winkels.

## **K. BRUGGEN IN DE OOSTERHAMRIKZONE**

### **Nieuwe oeververbinding in het verlengde van de Vinkenstraat**

Zienswijze 8

**K.1. Indiener maakt bezwaar tegen het voornemen de nieuwe oeververbinding in het verlengde van de Vinkenstraat aan te leggen. De verbinding op de huidige plek is volgens indiener logischer omdat de auto dan niet van richting hoeft te veranderen.**

In de voorkeursvariant rijden de bussen door de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. Vanwege de voorkeur voor het openbaar vervoer is de keuze voor een nieuwe brug in het verlengde van de Vinkenstraat het meest logisch.

Deze brug wordt op termijn aangelegd en beschikbaar voor auto's, bussen en fietsers. De nieuwe brug is 25 meter breed. Dat is genoeg ruimte voor twee rijstroken voor bussen, twee rijstroken voor auto's en een fietspad in twee richtingen.

Totdat de nieuwe brug in het verlengde van de Vinkenstraat klaar is, rijden auto's en bussen via de oude busbaanbrug. Voor de langere termijn is deze situatie ongewenst omdat bussen en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbanen. Tegelijkertijd wordt het Van Starckenborghkanaal opgewaardeerd zodat er langere, bredere en hogere schepen kunnen varen. Dat betekent dat de busbaanbrug straks vaker en langer open gaat dan nu het geval is. Een nieuwe, hogere brug is wenselijk. Gemeente en provincie bepleiten een nieuwe brug bij het Rijk, eigenaar van de vaarweg Van Starckenborghkanaal. De plannen voor de nieuwe brug lopen vooruit op steun van het Rijk. Voor de komende jaren gaan we vooralsnog uit van het gebruik van de huidige busbaanbrug.

Zienswijze 8, 21, 28

## **K.2. Indiërs zien geen noodzaak in een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal of stellen dat de plannen voor de nieuwe auto- en busverbinding slechts zijdelings rekening houden met de nieuwe oeververbinding.**

De huidige busbaan gaat met een brug over het Van Starckenborghkanaal. Het kanaal is onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl. Rijkswaterstaat werkt samen met de provincies Fryslân en Groningen aan het verbeteren van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Doel is zorgen dat grotere schepen vlot en veilig kunnen doorvaren. De vaarweg wordt dieper en breder gemaakt en bruggen vervangen. In de toekomst zullen grotere (en hogere) schepen ook de busbaanbrug passeren waarvoor de brug dan regelmatig open moet. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor toekomstig autoverkeer.

Daarom zoeken we voor de langere termijn onderzoeken we een geheel nieuwe verbinding. Vanwege de voorkeur voor de variant Splitsing voor de auto-, bus- en fietsverbinding is de keuze voor een nieuwe brug in het verlengde van de Vinkenstraat het meest logisch. Voor bussen is er dan een verbinding tussen de Vrydemalaan en Kardingse zonder haakse bochten. Dat is gunstig voor de reistijd. Een nieuwe, hogere brug is daarom wenselijk. 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 vooralsnog uit van het gebruik van de huidige busbaanbrug.

## **L. VERKEER**

Zienswijze 13, 30, 33, 41

### **L.1. Indiëner maakt zich zorgen over verkeerstoename in de Vinkenstraat na de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding.**

Na de aanleg van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding rijden er ongeveer 550 bussen op het gedeelte tussen de Zaagmuldersweg en Kardingse. In het drukste uur op een werkdag zijn dat er ongeveer 50 per uur. In de variant Splitsing rijden straks ongeveer 300 auto's op de woonstraat. Dat zijn er ongeveer 500 minder dan zonder project. Het totaal aantal vervoersbewegingen is dus ongeveer gelijk met de referentiesituatie (zonder project in 2030). Daarbij moet worden opgemerkt dat er nu geen bussen rijden door de Vinkenstraat.

## Doorstroming van het verkeer

Zienswijze 1

### L.2. **Indiener vraagt naar de verwachte verkeersbewegingen en verkeersstromen en het openbaar maken van simulaties.**

Tijdens het opstellen van het verkeersplan hebben de verkeerskundigen verschillende simulaties gebruikt om te beoordelen hoe het verkeer beweegt. De verkeersbewegingen zijn bepalend geweest voor het uiteindelijke Verkeersplan. Het Verkeersplan is onderdeel van de besluitnota's voor de gemeenteraad en is daarmee openbaar.

Zienswijze 14

### L.3. **Indiener ziet 'alle-verkeerslichten-tegelijk-groen' als oorzaak van de verkeersopstoppingen op de Petrus Campersingel. Hierdoor loopt de gemiddelde wachttijd voor fietsers en automobilisten op.**

Uitgangspunt in Groningen is vier-richtingen-groen voor fietsers op alle kruispunten met verkeerslichten. Dit hanteren we vanwege de verkeersveiligheid voor de fietsers bij de kruispunten om de zogenaamde 'flankongevallen' te voorkomen. Dit zijn ongevallen tussen rechtdoorgaande en afslaande auto's en fietsers.

Zienswijze 32, 42

### L.4. **Indieners zien het vastlopen van verkeer op onder meer de Petrus Campersingel als aanleiding voor de ingreep en vinden dat het huidige voorstel daarin geen verbetering biedt.**

Als alleen gekeken wordt naar de verkeersintensiteiten neemt het verkeer op de Petrus Campersingel inderdaad niet veel af. Het doel is om de bereikbaarheid van de oostelijke stadswijken, de binnenstad en het UMCG te verbeteren. Door de nieuwe autoverbinding en de overige maatregelen verbetert de doorstroming op de invalroutes, ontstaat een betere verdeling van het verkeer en neemt het verkeer in de wijken af. De nieuwe autoverbinding zorgt er bijvoorbeeld voor dat verkeer uit de wijken richting de oostelijke ringweg via de nieuwe autoverbinding kan rijden en niet meer via de Petrus Campersingel. De ruimte die hier ontstaat wordt opgevuld door verkeer naar bijvoorbeeld het UMCG. Dat verkeer rijdt er nu niet omdat het te druk is. Een nieuwe autoverbinding zorgt voor meer bundeling op de hoofdroutes in de stad en minder (sluip)verkeer door de wijken.

Zienswijze 21

### L.5. **Indiener stelt dat de verkeersafwikkeling in de Oosterhamrikzone niet los kan worden gezien van het overige verkeer in de noordelijke en oostelijke stadswijken. Daarom is een samenhangend plan voor alle stadswijken nodig, met bijzondere aandacht voor de hoofdassen van openbaar vervoer, auto's en fietsers.**

Groningen is een stad met een groot en gevarieerd aanbod aan voorzieningen op loop- of fietsafstand in een historisch en aantrekkelijke binnenstad. 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 voor veel bewoners en bezoekers het alternatief voor het gebruik van de auto.

Die auto blijft in alle toekomstscenario's nog lange tijd dominant aanwezig en 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- en Eemskanaalzone. Grootschalige ingrepen in de infrastructuur ondersteunen deze ontwikkeling.

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject volgde de conclusie dat een nieuwe autoverbinding bijdraagt aan een betere bereikbaarheid. 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 onderzoek van 2018 liggen in lijn van eerder onderzoek in 2016.

Met een nieuwe autoverbinding hoeven bewoners, bezoekers en andere automobilisten niet meer door de 'flessenhals' tussen de Europaweg en het Wouter van Doeverenplein, maar ontstaat er een meer directe 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 Kardinge en Wouter van Doeverenplein (en door naar UMCG Noord). Onderdeel van de opdracht is het onderzoek naar een fietsverbinding via de huidige busbaanbrug naar Kardinge.

Zienswijze 28, 30, 39

#### **L.6. Indiener stelt dat de verkeersinrichting zoals nu beoogd veel knelpunten brengt, misschien zelfs meer dan in de huidige situatie. Bijvoorbeeld ingewikkelde invoegstroken op smalle wegen, lastige draaicirkels en oversteekpunten.**

De nieuwe autoverbinding krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Op grond van het landelijke kader Duurzaam Veilig, gelden de volgende richtlijnen voor de inrichting van GOW's. Deze richtlijnen waren uitgangspunt voor de uitwerking van de varianten Bundeling, Splitsing en Circuit:

- Doorrijden op wegvakken, afslaan/uitwisselen op kruispunten
- Maximaal 50 km/h
- Voorrang geregeld
- Rijstroken duidelijk aangeduid
- Geen fietsers op de rijbaan (wel bromfietsers)
- Geen uitritten
- Geen parkeren direct langs de hoofdrijbaan

In de vervolgitwerking van de variant Splitsing onderzoeken we hoe we verkeerskundige knelpunten zo goed als mogelijk kunnen voorkomen, dan wel passende maatregelen kunnen treffen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Zienswijze 30

#### **L.7. Indiener vragen naar de tijdswinst die een nieuwe autoverbinding met zich meebrengt.**

Voor de doorstroming van het autoverkeer is de afwikkeling in de ochtend- en avondspits maatgevend. De zes belangrijkste routes in de spits in het oostelijke stadsdeel van Groningen (Bedumerweg, Sumatrалаan-Kapteynlaan, Oosterhamriktracé, Petrus

Campersingel, Damsterdiep, Europaweg) zijn in onderstaande afbeelding weergegeven. Voor deze routes zijn de reistijden in de ochtend- en avondspits berekend. Hieruit blijkt dat de aanleg van de autoverbinding en de verkeersmaatregelen die mogelijk worden gemaakt, leidt tot kortere reistijden op enkele van deze trajecten. In de ochtendspits zijn er kortere reistijden stad in op de Bedumerweg, Europaweg en het Damsterdiep, en in de avondspits zijn er kortere reistijden stad uit op het Damsterdiep en op de Europaweg. Er is hierbij geen onderscheid tussen de varianten. De reistijdbetrouwbaarheid neemt ook toe. Doordat het netwerk met de aanleg van een autoverbinding robuuster wordt zal het verkeersnetwerk minder gevoelig zijn voor verstoringen kan en daardoor ook in dergelijke situaties een betere reistijdbetrouwbaarheid opleveren.



*Belangrijke routes in de spits*

Zienswijze 36

- L.8.** **Indieners vragen zich af of er verkeerslichten aan het begin van de Heymanslaan komen. Zij voorzien verkeersopstoppingen als dit het geval is.**

In de voorkeursvariant Splitsing komen geen verkeerslichten bij de Heymanslaan. Dit is niet nodig, omdat er een verkeerslicht bij de Zaagmuldersweg komt. Dit verkeerslicht zorgt er voor dat er voldoende ruimte is tussen het verkeer om van en naar de Heymanslaan te gaan.

## Verkeersveiligheid

Zienswijze 19

- L.9.** **Indiener vraagt zich af hoe de snelheid wordt gehandhaafd op de nieuwe autoverbinding.**

De maximumsnelheid van 50 km/uur willen we afdwingen door de inrichting van de weg en de omgeving. Het is de bedoeling dat de nieuwe autoverbinding een verkeersader wordt voor het verkeer in- en uit de omliggende wijken. Door waar mogelijk, bomenrijen en groen in te passen, krijgt de nieuwe autoverbinding uitstraling van stedelijke weg. Ook gaan we voor veilige oversteken voor voetganger en fiets (met verkeerslichten).

Zienswijze 30

**L.10. Indiener constateert dat een weg van 3,5 meter breed met fietsverkeer in twee richting en autoverkeer in één richting te smal is.**

Een woonstraat van 3,5 meter breed in principe voldoende is voor fietsverkeer in twee richtingen. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor de vervolg uitwerking van de voorkeursvariant, maar we zullen in de vervolgfase nagaan of de rijbaan breder kan.

Zienswijze 31, 35, 37, 41

**L.11. Indiëners vinden variant Splitsing onveilig. Zij voorzien gevaarlijke situaties wanneer in de buurt van twee scholen en een winkelcentrum meer auto's en bussen passeren dan in de huidige situatie.**

Het Wielewaalplein gaat in de variant Splitsing 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.

## **M. GEBRUIKERS**

### **Algemeen**

Zienswijze 39

**M.1. Indiener constateert dat de E. Thomassen à Thuessinklaan te smal is om alle geplande verkeer door te sturen.**

In de voorkeursvariant komt de busbaan als vrijliggende structuur in de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. 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. 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 & materiaalkeuze en verkeersmaatregelen zoals signalen en bebording.

### **Autoverkeer**

Zienswijze 36, 42

**M.2. Indiëners voorspellen dat sluipverkeer via de Zaagmuldersweg, de Heymanslaan en de Floresstraat niet minder wordt met de komst van een nieuwe autoverbinding.**

We hebben onderzocht wie er in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe autoverbinding. De uitkomsten laten zien dat ongeveer 50% van het verkeer in de aangrenzende buurten moeten zijn of daar vandaan komen. Ongeveer 40% van het verkeer heeft een bestemming of herkomst in de wijken daar omheen en de laatste 10% van het verkeer heeft het UMCG als bestemming.

In de berekeningen van de verkeerscijfers hebben we de verkeersplannen en woningbouwontwikkelingen tot 2030 meegenomen, voor zover deze bekend waren. Daarnaast zijn meerdere modeldoorrekeningen gedaan met variabele verkeersmaatregelen.



Daardoor konden we de verkeerseffecten van de maatregelen toetsen aan een situatie dat uitgaat zonder een nieuwe verbinding)

De verkeerscijfers voor de genoemde straten:

<b>Straat</b>	<b>Basisjaar (2016)</b>	<b>Toekomst zonder project</b>	<b>Variant Splitsing</b>
Zaagmuldersweg t.h.v. kruising met Oosterhamrikkanaal	5.900	8.000	7.400
Zaagmuldersweg t.h.v. kruising met Damsterdiep	5.600	7.500	5.100
Heymanslaan	1.500	2.900	4.100
Floresstraat	1.300	1.800	2.800

De Zaagmuldersweg wordt vooral richting het Damsterdiep rustiger dan zonder project terwijl de Heymanslaan en de Floresstraat meer verkeer krijgen. In de Heymanslaan gaat het om verkeer van en naar de nieuwe autoverbinding (dat geldt overigens ook voor de Zaagmuldersweg) en in de Floresstraat om verkeer van en naar de Bedumerweg. Dit is hoofdzakelijk verkeer uit deze straten en de omliggende straten en geen sluipverkeer. Door de nieuwe autoverbinding en de verkeersmaatregelen, zien we een bundeling op de hoofdwegen en minder verkeer in de wijken. De veranderingen in de genoemde straten zijn het gevolg van de aanleg van de nieuwe autoverbinding en de inrichting van de Korreweg als fietsstraat, waardoor deze minder aantrekkelijk wordt voor autoverkeer.

Zienswijze 25, 28

### **M.3. Indiërs constateren dat volgens cijfers slechts 10% van alle verkeer het UMCG als start- of eindpunt heeft, terwijl aanvankelijk de ontsluiting voor het UMCG reden was voor de aanleg van een nieuwe autoverbinding.**

Door de groei van de stad, de woningbouwontwikkeling in de Oosterhamrikzone en de uitbreiding van het UMCG en de RUG neemt het aantal verkeersbewegingen in dit gebied toe. Daar komt bij dat de regio steeds meer afhankelijk wordt van voorzieningen in de stad en de auto gebruikt om daar te komen. Deze toename van verkeersbewegingen kunnen we niet oplossen met slimme alternatieven voor de auto of door bestaande wegen aan te passen. Niets doen is geen optie.

De bereikbaarheidsstudie uit 2013 en de second opinion uit 2016 hebben aangetoond dat een nieuwe autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad/UMCG nodig is. Het aanvullende onderzoek van de verkeerssituatie laat het volgende zien:

- Ongeveer 50% van alle verkeer op de nieuwe autoverbinding heeft een bestemming of herkomst in de Oosterparkwijk of Korrewegwijk. Zo'n 10% gaat naar of komt van het UMCG. Het overige verkeer op de autoverbinding heeft een bestemming in de omliggende wijken.
- Op de zuidelijke invalswegen van en naar het UMCG ontstaat meer ruimte ten opzichte van een situatie zonder autoverbinding.

- Het verkeer kan zich beter verdelen, waardoor er bij incidenten, werkzaamheden en files alternatieve routes zijn met voldoende ruimte. De doorstroming en de reistijd op invalswegen verbetert, tot enkele minuten in de spits.
- Het verkeer bundelt zich op hoofdwegen, waardoor het (sluip)verkeer in de wijken in het gebied afneemt. Het is dus geen nieuw verkeer, maar een verschuiving binnen het gebied.

De nieuwe autoverbinding ontlast de invalswegen van en naar de binnenstad/UMCG.

Ingenieursbureau Sweco heeft in opdracht van de gemeente een onderzoek gedaan en een verkeersplan opgesteld. Sweco concludeert het volgende:

- De nieuwe verkeersstructuur functioneert.
- De doorstromingsmaatregelen hebben effect.
- De kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer blijft gewaarborgd.
- Er ontstaat een flexibeler wegennet.
- Het verkeer op invalswegen wordt gebundeld.
- Een fietsvriendelijke inrichting op de Korreweg is mogelijk omdat de nieuwe autoverbinding op de Oosterhamrikkade een alternatief biedt voor het autoverkeer.

In de vervolgfase werken we een aantal optimalisaties uit. Het gaat dan bijvoorbeeld om de doorstroming van het openbaar vervoer, het terugdringen van het aantal auto's in het westelijke deel van de stad en het effect van brugopeningen op de doorstroming van het verkeer.

## Fietsverkeer

Zienswijze 15

### M.4. **Indiener geeft aan dat fietsers in variant Splitsing van de Korreweg richting Beijum naar de Oosterhamrikkade worden gestuurd en vraagt zich af of een busbaan met een fietspad aan beide kanten mogelijk is.**

Wij zien geen onderbouwing voor de stelling dat het merendeel van de fietsers straks voor de Oosterhamrikkade kiest. De Korreweg wordt door de afname van het autoverkeer en de nieuwe inrichting juist aantrekkelijker voor fietsers naar Beijum. De fietsroute over de Gerrit Krolbrug blijft een drukke fietsroute vanuit de noordoostelijke stadswijken richting het centrum en andere delen van de stad.

Onderzoek toont aan dat een fietsbrug langs de huidige busbaanbrug mogelijk is. Op die manier ontstaat een nieuwe fietsroute tussen Karding en de binnenstad. De kosten voor een tijdelijke fietsbrug bedragen ongeveer € 6 miljoen. Deze route is interessant voor fietsers van en naar Karding en ook voor fietsers vanuit Beijum-zuid naar de meer zuidelijke delen in de stad. Het is een ontbrekende verbinding in het fietsnetwerk.

Zienswijze 30, 39

### M.5. **Indiener geeft aan dat de ombouw van de Korreweg naar een fietsstraat de problemen naar de E. Thomassen à Thuessinklaan verplaatst.**

De fietsstraat Korreweg komt voort uit de ambitie om de fietser op de Korreweg meer ruimte te geven. Voorkeur is de fietsstraat en is mogelijk als de nieuwe autoverbinding komt, maar fietsers zullen van E. Thomassen à Thuessinklaan gebruikmaken als doorgaande route. Zeker bij de aanleg van een nieuwe fietsverbinding van en naar Karding. Een woonstraat van 3,5 meter breed is in principe voldoende is voor fietsverkeer in twee richtingen.

Zienswijze 20, 31, 32, 39, 41

- M.6. Indieners geven aan dat het trottoir veel wordt gebruikt door fietsers of voor fietsparkeren. Hierdoor hebben voetgangers minder ruimte. De huidige plannen werken dit nog meer in de hand.**

Het fietsen op trottoirs is in de stad, net als nu op de Korreweg, een probleem. We hebben niet de illusie dat we het volledig kunnen uitbannen. Een doordachte ontwerp met slimme maatregelen te nemen moeten het voor fietsers aantrekkelijk maken om op de weg te rijden en niet op het trottoir. Het fietsparkeren willen we bij de Korreweg verbeteren door op de hoeken met de zijstraten extra fietsenrekken te plaatsen. Waar precies, dat weten we nog niet precies en is een opgave voor het vervolg van het project. Dit geldt ook voor de Oosterhamrikzone, en in het bijzonder de herinrichting van het Wielewaalplein.

Zienswijze 20

- M.7. Indiener stelt voor de op- en afritten in de stoepanden te verwijderen zodat fietsers niet op het trottoir fietsen.**

Het verzoek om de op- en afritten in de stoepanden te verwijderen nemen wij niet over. Dat zou de toegankelijkheid voor mensen met kinderwagens, rollators en in rolstoelen teveel beperken.

## Busverkeer

Zienswijze 14

- M.8. Indieners geven aan dat de bus in de plannen minder belangrijk moet zijn, maar dat alle aandacht moet uitgaan naar fietsers.**

Wij zijn niet van mening dat er geen aandacht voor de fiets is. Ons uitgangspunt is "Te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet". In de compacte stad is de fiets hét vervoermiddel voor de binnenstedelijke verplaatsingen. Vandaar de keuze voor de fietsstraat Korreweg en het onderzoek naar een nieuwe fietsverbinding naar Kardingse.

## Voetgangers

Zienswijze 20

- M.9. Indiener stelt voor om geregeld oude fietsen uit de klemmen te verwijderen zodat er meer ruimte ontstaat.**

De gemeente heeft beleid in en rondom de binnenstad om zowel fietswrakken (waar niet meer op gefietst kan worden) en verwaarloosde fietsen af voeren, na melding. De Oosterparkwijk en Korrewegwijk vallen (nog) buiten dit gebied, waardoor de frequentie lager ligt.

## N. GROEN

Zienswijze 36, 40

- N.1. Indiener verzoeken om bomen op verschillende locaties te behouden. Dit gaan dan om de bomen aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal en de bomen aan de noordzijde van de Korreweg.**

Daar waar mogelijk worden bestaande bomen behouden en opgenomen in de uitwerking van de verdere plannen.

Zienswijze 31

- N.2. Indiener verwacht dat van het voorgestelde groen in de E. Thomassen à Thuessinklaan weinig overblijft door de komst van parkeerplaatsen en doorgangen naar woningen.**

Er is een aantal oversteekplaatsen in de E. Thomassen à Thuessinklaan bedacht. Tegelijkertijd vervallen in de huidige plannen parkeerplaatsen aan één zijde van de straat. Voor bewoners is de bereikbaarheid (met auto en fiets) en parkeren van belang. In de volgende fase van het project gaan we, in kleinere werkgroepen met de buurt, de gevolgen en oplossingen verder uitwerken.

Zienswijze 40

- N.3. Indiener stelt voor aan de Korreweg een combinatie van groen en parkeren te realiseren, waarbij aan beide zijden van de Korreweg parkeerplaatsen worden afgewisseld met boomvakken. Met deze inrichting verdwijnen ook een aantal parkeerplaatsen, maar door compensatie met groen verwacht inspreker meer draagvlak.**

De variant fietsstraat gaat al uit van maximaal groen en maximaal parkeren met extra aandacht op de plekken waar parkjes, zoals het Molukkenplantsoen, aan de Korreweg grenzen. Op deze plekken krijgt het groen voorrang boven parkeren. Doordat het mogelijk is om twee bomenrijen te realiseren is het niet nodig parkeren te verminderen ten behoeve van groen.

## O. OVERIG

Zienswijze 10

- O.1. Indiener vraagt zich af of een ondergrondse parkeergarage bij Kardingse een mogelijkheid is met goed (elektrisch) openbaar vervoer.**

Hoewel onderdelen van de aangedragen oplossingen een deel van het probleem kunnen oplossen, is het voorstel van indiener niet voldoende om het bereikbaarheidsprobleem in de toekomst op te lossen. Ook maken een ondergrondse parkeergarage en goed (elektrisch) openbaar vervoer geen deel uit van de drie varianten die in opdracht van de gemeenteraad zijn onderzocht.

Zienswijze 16

- O.2. Indiener wijst de gemeente erop dat de ingetekende fietsstrook in de Star Numanstraat niet klopt.**

Het klopt dat er in de Star Numanstraat geen fietsstrook komt. In de Star Numanstraat komt wel een parkeerstrook. Deze staat ingetekend in de plantekeningen.

Zienswijze 24

**0.3. Indiener geeft aan variant Bundeling in geen enkel geval te zullen steunen. Deze variant biedt geen mogelijkheid de buurt op te knappen en voldoet niet aan de gestelde gezondheidseisen.**

Variant Bundeling valt voor het college van B&W af vanwege te grote overlast en hinder aan de Oosterhamrikkade noordzijde. Dit gaat (onevenredig) ten koste van de woon- en leefomgeving van de bewoners. Dat geldt ook voor de woonschipbewoners omdat de damwand van het Oosterhamrikkanaal verder in het Oosterhamrikkanaal komt. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van de variant Bundeling maakt de ambitie nagenoeg onhaalbaar om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden.

De variant Splitsing doet het meest recht aan de ambities: realiseren van meer groen, ruimte bieden voor wandelaars en fietsers en een bijdrage leveren aan de verbinding tussen de wijken. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de HOV bereikbaarheid van de Oosterparkwijk. Daarbij telt de 'winst' van een rechtstreekse HOV-verbinding en één kruising minder in de busroute zwaarder dan behoud van de huidige, goed functionerende busbaan.

Zienswijze 25

**0.4. Indiener legt een relatie tussen het afwijzen van toestemming voor het plaatsen van zonnepanelen op een beschermd stadsgezicht en veranderingen ten gunste van het autoverkeer.**

Overheid en particulieren dienen zich aan wet- en regelgeving te houden. Dat geldt voor het plaatsen van zonnepanelen op een beschermd stadsgezicht, net als voor de aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding. De wettelijke kaders en procedures zijn echter verschillend.

Zie C.1. voor een uitgebreide toelichting op het besluit van het College van B&W op 20 februari 2018

Zienswijze 36

**0.5. Indiener verzoekt de reling van de Zaagmuldersbrug te behouden vanwege de cultuurhistorie.**

Dank voor het advies. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant kijken we naar de cultuurhistorische elementen en waarden in het gebied. Waar mogelijk blijven ze behouden of proberen we om ze op een andere manier terug te laten komen.

## **P. BEWONERSORGANISATIES**

### **Inspraakreactie bewonersorganisaties**

Vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost, en buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal praten met het projectteam over de voortgang van het project, de wensen van de omgeving, net als over zorgen, onderzoeksresultaten, planning en andere zaken met betrekking tot het project. Sinds oktober 2016 zijn er ongeveer 15 bijeenkomsten geweest met de bewonersorganisaties.

Op 20 februari 2018 heeft het college van B&W besloten over de voorkeursvarianten voor de aanpak van de Oosterhamrikzone. De wethouders De Rook en Van der Schaaf hebben het besluit die avond toegelicht aan de bewonersorganisaties. In dat gesprek is een aantal afspraken gemaakt over het vervolg van het project. De belangrijkste afspraak was om de inspraakperiode te benutten om de zorg- en aandachtspunten voor het vervolg verder uit te werken en na te gaan of daar overeenstemming over is te bereiken. Er kwam een limitatieve lijst aan de orde met daarop de volgende onderwerpen:

- Verkeersstromen en -circulatie in de wijken
- Geluid
- Parkeren
- Veiligheid
- Verbinden van de wijken
- 'Lola-waardige' inrichting

### **Toezeggingen aan bewonersorganisaties**

In de gesprekken met de bewonersorganisaties is gesproken over het nader onderbouwen/toelichten van een aantal onderdelen in het raadsvoorstel waarover de gemeenteraad in juni 2018 besluit en over aanvullende onderzoeken of acties in de vervolgfase van het project.

### **Nadere toelichting en/of onderbouwing raadsvoorstel**

Aan de bewonersorganisaties is toegezegd dat het projectteam in het raadsvoorstel een nadere toelichting en/of onderbouwing geeft van:

- Effecten van het project op gebied van geluid, luchtkwaliteit, trillingshinder en parkeren
- Geluidsmaatregelen in variant Splitsing
- Oplossingsrichtingen om het verlies van parkeerplaatsen op te vangen
- Oplossingsrichtingen voor (verkeers)veiligheid
- Ontbreken van fietsroutes

### **Opgaven voor vervolgfase**

Op basis van, onder andere de inspraakreactie van de bewonersorganisaties, heeft het projectteam Aanpak Oosterhamrikzone voor de vervolgfase voorgesteld onderstaande documenten/onderzoeken te maken en/of acties te ondernemen:

- Laten uitvoeren van een second opinion op het gebied van geluid en luchtkwaliteit voor de varianten Splitsing en Fietsstraat
- Opstellen van een gebiedsparkeerplan  
Opstellen van een inrichtingsplan voor het gebied. Hierin worden ook de thema's verkeer, veiligheid, groen, parkeren en het verminderen van de barrièrewerking verder uitgewerkt, met daarbij aandacht voor:
  - Routes langs Van Starckenborghkanaal
  - Ruimte voor recreatief gebruik in de openbare ruimte
  - Inzichtelijk maken noodzakelijk ruimtegebruik van gebruikers
  - Toegankelijk maken oevers Oosterhamrikkanaal
  - Betrekken WIJ-teams: hebben ideeën over wandelroutes
  - Fietsstructuren in de wijk/buurt
  - Mobiliteit van ouderen, (logische) wandelroutes en voldoende en veilige oversteekplaatsen
- Opstellen van een groenplan. In dit plan wordt de gewenste groenstructuur vertaald in concrete ontwerpen en de maatregelen, zoals het type beplanting en de locatie. Het vastleggen van een onderhoudsniveau van het groen is een politieke afweging.

Bovenstaande onderzoeken en acties zijn opgenomen in het raadsvoorstel.

Samenvatting	Raadsvoorstel juni	Volgende fase
Lucht	Meer duiding luchtkwaliteit Waar mogelijk geaggregeerde resultaten	Second opinion

Trillingen	Aandacht voor trillingen	Duidelijkheid i.r.t. richtlijnen, metingen
Geluid	Waarborgen bij grotere intensiteiten omschrijven	Second opinion Normen wetgeving aanhouden (en pakket wat bij 2018 hoort)
Parkeren	Aandacht voor oplossingen	Parkeerplan Verwachte bezettingsgraad
Barrièrewerking	Ontbreken fietsroutes stilliger omschrijven	Wandel- en fietsroutes op grotere schaal bekijken
Veiligheid	Meer aandacht voor mogelijke oplossingen	Verkeersveiligheid als onderdeel van inrichtingsplan
Groen		Groenplan Onderhoudsniveau vastleggen

## **Inspraakreactie bewonersorganisaties**

Groningen, 27 maart 2018

Betreft: zienswijze bewonersorganisaties inzake het besluit Oosterhamriktracé

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

Geachte wethouders en raad,

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

Zeer laag rendement en zeer hoge impact

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

### **Alternatieven**

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

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

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

### **Criteria**

Door ons is aan het begin van het proces gevraagd naar heldere criteria waaraan de ontsluitingsweg zou moeten voldoen. Wij doelden daarmee in eerste instantie op het rendement, maar ook op waarborgen voor de woonomgeving. Deze heldere criteria zijn



uiteindelijk niet gesteld, met als gevolg dat in onze beleving, ondanks de teleurstellende cijfers, achteraf redenen worden aangedragen om toch door te gaan met dit project, terwijl waarborgen voor de leefomgeving ernstig onder druk staan. Met het nemen van dit besluit worden grote problemen die de woonomgeving raken vooruitgeschoven.

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

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

1. Impact geluid en fijnstof De geluidshinder van de ontsluitingsweg is volgens het rapport Sweco/Lola zo hoog dat zelfs met maatregelen als stil asfalt en geluidsschermen de wettelijk toegestane limiet wordt bereikt. Het onderzoek van Sweco - dat zich vooral richt op de bereikbaarheid van de stad - zien we wat lucht- en geluidskwaliteit betreft, als een eerste verkenning. Wat de uitstof van schadelijke stoffen betreft verwijzen we graag naar de analyse van prof. P.J.J. Sauer (zie bijlage). Prof. Sauer heeft deze ook naar alle fracties gestuurd. We vinden zijn analyse buitengewoon verontrustend. Gezien de grote impact van de verkeersmaatregelen vinden wij het zeer belangrijk dat er een milieu-effectrapportage (MER) wordt uitgevoerd. Een dergelijke MER zou procedureel gezien niet verplicht zijn, maar vanwege de grote impact en het belang voor de leefomgeving hechten wij hier zeer veel waarde aan. Wij doelen dus op een onafhankelijk onderzoek dat geheel los staat van de studie van Sweco. Wij menen te mogen verwachten dat – mede omdat dat de ontsluitingsweg niet voor 2023 gerealiseerd zal zijn, de effecten binnen moderne milieucriteria blijven. Daarmee bedoelen we: niet binnen de verouderde wettelijke criteria van nu, maar binnen de strengere criteria waarvan nu al aannemelijk is dat deze in de toekomst gaan gelden (d.w.z. minstens ruim binnen de WHO-norm). Daarbij dienen tevens maatregelen gegarandeerd te zijn die getroffen worden als naderhand blijkt dat bijvoorbeeld door hogere verkeersintensiteit de hinder toch boven de gestelde nieuwe criteria uitkomen.

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

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

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

4. Verkeersveiligheid Er zal meer aandacht moeten komen voor verkeersveiligheid. Hoe komen voetgangers bijvoorbeeld veilig van de Korrewegwijk in de Oosterparkwijk (en

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

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

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

maatregel er in dit licht noodzakelijk zijn.

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

#### 8. Reservering kosten onvoorziene uitgaven

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

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

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

Hoogachtend

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk Buurtoverleg Professorenbuurt Oost Woonschepen  
Oosterhamrikkanaal

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

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

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

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

Zoals in het rapport aangegeven zijn meerdere stoffen die vrijkomen bij auto, vrachtauto en bus gebruik verantwoordelijk voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Naast de in het rapport vermelde stoffen NO<sub>2</sub>, PM 10 en PM 2.5 moet ook roet genoemd worden. De meest gevaarlijke stoffen zijn PM 2.5 en roet omdat deze stoffen de kleinste diameter hebben en daarmee het diepste in de luchtwegen doordringen. In het genoemde rapport wordt niets gezegd over roet. Dat is opvallend omdat roet zeer gevaarlijk is voor omwonenden en met name vrachtauto's en bussen roet uitstoten.

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

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

In het rapport wordt volledig uitgegaan van modelberekeningen, niet duidelijk is welk model daarvoor gebruikt is. Dit is van belang omdat de meeste modellen met name ontwikkeld zijn voor een weg in een buitengebied. In een stedelijk gebied blijven uitlaatgassen hangen, waardoor de werkelijke luchtvervuiling ernstiger is dan vermoed op basis van modellen. Daarnaast, en dat is niet aanvaardbaar, zijn nergens getallen getoond van de te verwachten gehalten van NO<sub>2</sub>, PM 10 en PM 2.5 en ook niet op welke punten van het tracé deze waarden berekend zijn. Door het ontbreken van deze getallen zijn de gemaakte uitspraken in het rapport niet te verifiëren. Het is absoluut nodig dat per straat en kruispunt aangegeven wordt hoe de luchtkwaliteit ter plekke zal zijn.

In het rapport worden uitspraken over de luchtkwaliteit gedaan op basis van de GES-score. Op zich is dit aanvaardbaar, maar dan is wel een correcte duiding van de GES-kwalificaties matig goed etc. nodig. Wanneer wij de rapporten van de WHO en de Gezondheid Raad volgen, en deze zijn beiden volledig gebaseerd op wetenschappelijke studies, is bij een PM 2.5 gehalte van meer dan 10 mcg/m<sup>3</sup> sprake van een slechte luchtkwaliteit. Immers, bij deze grens is zeker sprake van het veroorzaken van gezondheidsschade. Wanneer de grenswaarde van 10mcg/m<sup>3</sup> gebruikt wordt, betekent dit dat de luchtkwaliteit zoals die brekend is op alle punten van het tracé slecht is en leidt tot gezondheidsschade. Volgens het rapport zal de blootstelling aan PM 2.5 bij 100% van de woningen in het gehele gebied boven de WHO en Gezondheid Raad norm van 10 mcg/m<sup>3</sup> liggen, waardoor het zeker is dat de bewoners het risico op gezondheidsschade lopen.

Omdat geen gegevens verstrekt zijn over te verwachten gehalten aan NO<sub>2</sub>, PM 10, PM 2.5 en roet op ieder van de straten/kruispunten voor de drie verschillende scenario's, is het onmogelijk een onderbouwde vergelijking van de drie situaties met betrekking tot luchtvervuiling te maken. Bij de Bundeling zal de meeste luchtvervuiling plaats vinden in de directe omgeving van de Oosterhamrikkade. De luchtvervuiling zal echter ook merkbaar zijn in direct omliggende straten. Wanneer het Tracé gaat lopen door de Vinkenstraat, zal daar zeker sprake zijn van ernstige luchtvervuiling door de sterke toename van hetzij auto's, hetzij bussen in een relatief smalle straat waar uitlaatgassen blijven hangen.

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

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

## DEEL III. BIJLAGEN

Index van zienswijzen en inspraakreacties	
Zienswijze	Inspraakreactie
1	A.1., A.2., B.3., C.1., C.2., C.11., D.1., D.2., G.1., G.3., H.2., H.6., L.2.
2	D.1., I.4., I.6.
3	A.1., C.1., C.11., E.1., E.2., E.4., G.4., I.3.
4	A.2., C.1., D.1., E.2., E.3., H.2., H.5., J.1.
5	B.1., E.2., G.5., I.6., I.7., I.8., J.2.
6	A.3., A.4., B.1., B.3., E.2., E.3., H.2., H.3., J.1., J.3.
7	A.1., A.2., A.3., B.3., C.1., E.2., G.2., H.1., H.5.
8	K.1., K.2.
9	G.4.
10	A.4., G.2., H.1., H.4., O.1.
11	B.3., C.1., C.8., G.1., H.2.
12	F.5.
13	E.2., F.1., F.5., L.1.
14	G.5., G.6., I.9., L.3., M.8.
15	A.1., M.4.
16	G.6., J.1., J.4., O.2.
17	B.1.
18	F.2., F.3.
19	J.1., L.9.
20	M.7., M.9.
21	A.1., A.4., B.2., G.1., G.2., H.2., J.1., K.2., L.5.
22	B.4., C.3., F.4.
23	B.4., C.3., F.4.
24	A.3., B.1., B.3., E.2., G.1., G.2., G.7., J.2., O.3.
25	A.4., C.11., G.1., G.3., H.1., H.2., M.3., O.4
26	B.4.
27	C.10., I.1., I.2., I.3., I.5., I.10.
28	A.3., B.2., B.3., C.1., C.4., H.1., H.2., H.5., I.3., J.1., K.2., L.6., M.3.
29	B.3., C.1., C.4., C.6., E.2.
30	A.1., A.2., A.4., B.1., B.3., C.1., C.4., D.2., E.2., F.2., G.1., H.1., H.2., H.5., J.1., J.2., J.5., L.1., L.6., L.7., L.10., M.5., M.6.
31	A.2., B.3., C.1., C.6., D.2., E.3., H.2., J.1., L.11., M.6., N.2.
32	B.1., C.7., F.1., F.2., H.2., J.1., L.4., M.6.
33	A.1., B.1., B.3., C.4., C.6., G.1., G.2., L.1.
34	A.4., C.5., J.1., J.6.
35	B.1., C.1., E.2., H.1., H.2., L.11.
36	B.1., B.2., H.2., L.8., M.2., N.1., O.5.
37	C.1., C.5., C.8., F.2., F.5., H.2., J.1., J.6., L.11.
38	D.1., F.5., F.6.
39	A.1., A.3., B.1., E.1., G.6., G.8., G.9., J.1., L.6., M.1., M.5., M.6.
40	D.3., N.1., N.3.
41	A.1., B.1., C.1., D.2., E.3., F.2., H.2., J.1., L.1., L.11., M.6.
42	A.1., A.4., B.3., C.1., C.5., C.9., E.1., F.5., G.1., H.1., H.5., J.1., L.4., M.2.