

Notitie ‘Principebesluit autoverbinding Oosterhamrikzone’

1. De stad, het probleem

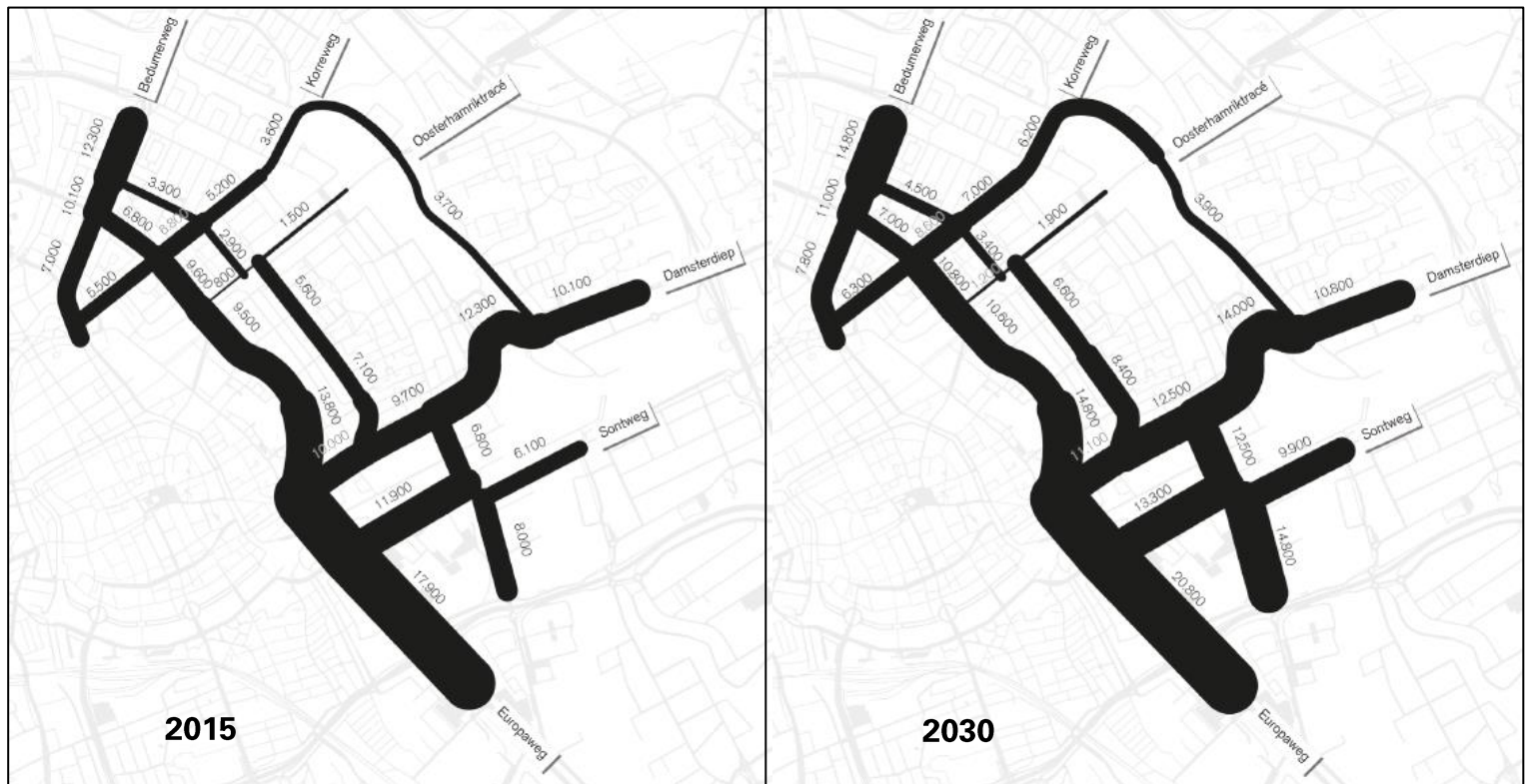
De stad Groningen is de motor van de Noord-Nederlandse economie. Elke dag verdubbelt het inwonertal van de stad: mensen wonen in de regio, maar werken, studeren en recreëren in de stad. De binnenstad (als centrum van beleving), het MBO, middelbare scholen, sport, - cultuur – en zorgvoorzieningen vervullen een belangrijke rol voor een grote regio. Kennisinstellingen RuG, Hanzehogeschool en UMCG zijn van (inter)nationaal belang.

Op dit moment telt de stad 200.000 inwoners en groeit door naar 225.000 en misschien wel naar 250.000. Tegenover de groei van de stad staat de afname van de bevolking in de regio. Met als gevolg dat in de regio voorzieningen verdwijnen en de afhankelijkheid van stadse voorzieningen groter wordt. Voorwaarde is dan dat deze voorzieningen goed bereikbaar zijn en deze bereikbaarheid staat steeds meer onder druk.

Om de bereikbaarheid van de stad optimaal te houden voeren we samen met de partners in de regio al jaren een vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. Al sinds het verkeerscirculatieplan in de jaren '70 beperken we het aantal onnodige autoritten. We bieden goede alternatieven aan in de vorm van P+R terreinen aan de rand van de stad met snelle openbaar-vervoerbindingen de stad in en naar grote werkgevers. Voor mensen die toch met de auto in de stad willen of moeten zijn hebben we aantrekkelijke parkeergarages gerealiseerd op bronpunten rond de binnenstad. Doordat we al jaren bewust ruimtelijk beleid voeren om de stad compact te houden is de fiets het snelste en meest aantrekkelijke vervoermiddel. We zetten de komende jaren optimaal in op slimme verkeersmaatregelen om de stad bereikbaar te houden: we breiden bestaande P+R's (Haren, Hoogkerk) uit en leggen op Zernike en Driebond nieuwe aan, hebben nog ruimte voor opvang van groei op P+R Kardinge, hebben een nieuwe fietsstrategie ontwikkeld en breiden het Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk (Q-link) verder uit. Ook hebben we in het kader van Groningen Bereikbaar met meer dan dertig grote werkgevers afspraken gemaakt over mobiliteitsmanagement zoals het invoeren van slimme werktijden.

Ondanks onze maximale inzet op het stimuleren van duurzame mobiliteit en het voorkomen van onnodige autoritten is het in de spits te druk op de Europaweg en de Petrus Campersingel. Hierdoor is de oostkant van de stad slecht bereikbaar. Dit leidt tot files op genoemde wegen, maar ook tot extra sluipverkeer door de wijken. De leefbaarheid van de omliggende woonwijken staat onder druk. Het UMCG, de grootste werkgever van Noord-Nederland met meer dan 10.000 banen, ondervindt hinder in de bedrijfsvoering. Werknemers komen te laat op hun werk, patiënten missen hun afspraak en bezoekers, vooral uit de regio, zijn te lang onderweg.

De binnenstad van Groningen biedt ruimte aan meer dan 20.000 arbeidsplaatsen. Het geschatte aantal bezoekers aan de binnenstad lag in 2014 tussen de 23 en 25 miljoen mensen. Het motief voor binnenstadsbezoek verandert. Waar de binnenstad vroeger de plek was waar bezoekers voor al hun aankopen heen gingen, wordt het bezoekdoel meer en meer recreatief: naar de binnenstad gaat men voor een combinatie van gezelligheid, beleving, cultuur, horeca en winkelen. Deze verandering in bezoekmotief, gecombineerd met de toenemende concurrentie van internetwinkels en detailhandel aan de randen van de stad, maakt dat de sterke binnensteden van de toekomst meer dan alleen winkelen zijn: ze dienen een goede mix van winkels, horeca, sfeer, cultuur en beleving aan te bieden.



Afbeelding: Verkeersintensiteiten zonder infrastructurele maatregelen

In bovenstaande figuren staat hoeveel autoverkeer per etmaal er in 2015 en 2030 wordt verwacht op de wegen in het oostelijk stadsdeel (dikte van de lijnen verbeelden hoeveelheid verkeer). De getallen zijn gebaseerd op de berekeningen uit het verkeersmodel. In 2030 is rekening gehouden met de nieuwe situatie van de zuidelijke ringweg. Op de afbeeldingen is te zien dat op alle wegen meer verkeer komt.

Verder blijkt uit het model dat het verkeer op de Gerrit Krolbrug rijdt voor 40-45% verkeer is dat in de omliggende wijken moet zijn. 55-60% heeft een bestemming verderop waarvan: bijna 40% bestemming binnenstad en 10% bestemming UMCG. In 2030 nemen de aantallen toe. De verdeling blijft ongeveer gelijk.

Om onze binnenstad klaar te maken voor deze toekomst hebben we in de Binnenstadsvisie ervoor gekozen om deze aantrekkelijker te maken voor voetgangers en fietsers en daarvoor fors te investeren in de openbare ruimte. Een goede bereikbaarheid van de binnenstad, zeker vanuit de oostkant van de stad en de regio, is daarbij essentieel. De bereikbaarheid van de binnenstad en de belangrijkste bronpunten en parkeergarages (Damsterdiep, de Boterdiep en straks het Groninger Forum) komt onder druk te staan als het verkeer aan de oostkant steeds verder vastloopt. Door de groei van de stad en de uitbreidingen van het UMCG en RUG op de Healthy Ageing Campus (100.000 m²) zal het aantal verkeersbewegingen sterk toenemen. Daar komt nog de groei van het autogebruik en het effect van een krimpand ommeland bij. Ondanks de deeleconomie, zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken wordt algemeen aangenomen dat het autoverkeer nog substantieel zal toenemen. We baseren ons daarbij op de meest betrouwbare prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving met alle onzekerheid die daarbij hoort.

Op basis van alle prognoses en modelberekeningen is de verwachting dat het verkeer aan de oostzijde van de stad zoveel zal toenemen, met naar verwachting 20%. De bestaande infrastructuur kan het dan niet meer aan en het verkeer op de Europaweg, de Petrus Campersingel, maar ook aan de noordoost kant, de Bedumerweg, loopt vast. Deze toegenomen verkeersdruk heeft niet alleen effecten op de bereikbaarheid, maar ook op de leefbaarheid in verschillende straten en wijken. Verkeer beweegt zich op plekken die daar niet voor zijn ingericht en leidt tot overlast voor bewoners. Niets doen is dus geen optie. Wat dan wel moet gebeuren, lichten we toe in het volgende hoofdstuk.

2. De analyse: de noodzaak voor een aanvullende stadsdeelontsluiting

In 2013 is in opdracht van de gemeente en het UMCG een bereikbaarheidsstudie uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Onderzocht is in hoeverre een intensivering van activiteiten (uitbreiding UMCG Noord) voor gevolg heeft voor de bereikbaarheid van het UMCG. De uitkomsten geven reden tot zorg: een forse toename van de verkeersdruk in het omliggende gebied. Ook de zuidelijke ontsluiting via de Europaweg en de Petrus Campersingel wordt extra belast. Maatregelen op de korte termijn bieden weliswaar enig soelaas, maar zijn onvoldoende om op lange termijn de bereikbaarheid van het UMCG (Noord), of ruimer, het noordoostelijk deel van de binnenstad te garanderen. Zoals bekend is ook aan de zuidzijde van het UMCG sprake van een bereikbaarheidsvraagstuk. Goudappel Coffeng concludeert dat op langere termijn pas sprake is van een robuuste bereikbaarheid van het UMCG als een (directe) (auto)verbinding vanaf de oostelijke ringweg tot stand komt. De voorkeur van Goudappel Coffeng is om deze verbinding via de Oosterhamrikzone te laten lopen. Deze oplossing biedt ook de mogelijkheid om de huidige – als onveilig ervaren – Korreweg te ontlasten. Het betreft immers de drukste fietsroute van de stad, met dagelijks 16.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug.

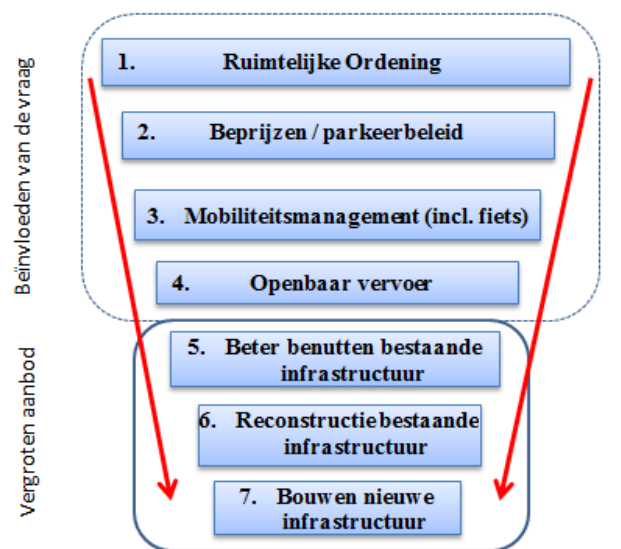
Uw raad is over dit onderzoek d.d. 18 september 2013 geïnformeerd met de brief "Resultaten UMCG-Bereikbaarheidsstudie en het vervolgproces". Omdat over dit onderzoek en de uitkomsten regelmatig vragen worden gesteld en de aanbevelingen verstrekkend zijn, hebben we Arane Adviseurs gevraagd een second opinion uit te voeren (Second Opinion 'Bereikbaarheidsstudie UMCG', 2016). Tegelijkertijd is daarbij aanvullend onderzoek verricht. Hierna wordt ingegaan op het vermogen van de verschillende opties om het bereikbaarheidsprobleem in het oostelijk stadsdeel op te lossen.

Centraal in het onderzoek 'Bereikbaarheid UMCG' en de uitgevoerde Second Opinion staat de zogenaamde Mobiliteitsladder of 'Ladder of Zevensprong van Verdaas'.

Mobiliteitsladder van Verdaas

Bij de Tracéwet is de mobiliteitsladder een belangrijk kader voor de beoordeling van de noodzaak van nieuwe infrastructuur. De ladder is daarmee logisch uitgangspunt om oplossingsrichtingen te bepalen in mobiliteitsstudies.

De mobiliteitsladder gaat ervan uit dat men om een mobiliteitsprobleem op te lossen allereerst kijkt of de vraag kan worden beïnvloed (stappen 1 t/m 4, doel is het verminderen van het autogebruik). Vervolgens wordt onderzocht of in de bestaande infrastructuur nog oplossingen gevonden kunnen worden door het beter benutten (stap 5) of reconstrueren (stap 6) van de bestaande infrastructuur. Wanneer deze mogelijkheden onvoldoende oplossend vermogen bieden, wordt het bouwen van nieuwe infrastructuur (stap 7) onderzocht.



Ruimtelijke ordening

Voor de onderzoekers is de eerste stap "ruimtelijke ordening" een gegeven. Het ordeningsprincipe wat onze stad al decennia lang hanteert, is het principe van de compacte stad. Dit principe heeft tot gevolg dat diverse functies op korte afstand van elkaar zijn gevestigd en elkaar onderling versterken (bv. UMCG-voorzieningen in de binnenstad). Dit model roept ook de minste vraag naar (auto)mobiliteit op. Keerzijde is dat compacte setting wel beperkingen kan opleveren voor de bereikbaarheid vanuit de ruimere omgeving. Dit vraagstuk ligt hier voor.

Alternatief bewonersorganisaties

De bewonersorganisaties uit Oosterhamrikzone hebben zelf een variant aangedragen. Deze omvat de volgende ingrediënten:

1. Fietsverbinding tussen Kardinge en binnenstad via de busbaanbrug
2. P+R Kardinge aanpassen om de fiets eenvoudig en veilig te stallen
3. Toekomst: extra P+R-terrein op de Simmerenlocatie
4. Medegebruik busbaan door bestemmingsvrachtverkeer
5. Door de VBNO is de optie voor een kabelbaanverbinding tussen het Ebbingekwartier en Kardinge langs het Oosterhamrikkanaal opgevoerd .

De oplossing van de bewonersorganisaties rond het Oosterhamriktracé zet hiermee in op verschillende vormen van mobiliteitsmanagement (verleiden om andere vormen van vervoer te gebruiken) om het autoverkeer terug te dringen en zo een nieuwe autoverbinding overbodig te maken. Deze benadering past goed bij het gemeentelijke beleid en is daarom nogmaals expliciet meegenomen in de second opinion van Arane.

Second opinion 'Bereikbaarheidsstudie UMCG' (2016, Arane)

Wij hebben Arane adviseurs gevraagd de Bereikbaarheidsstudie uit 2013 opnieuw te beoordelen. In dit onderzoek rekent Arane niet zozeer verschillende varianten door maar bestudeert de verwachte ontwikkelingen in de toekomst en verkent effecten van verschillende beleidsopties. Door gebruik te maken van de mobiliteitsladder van Verdaas wordt onderzocht in welke mate mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding oplossend vermogen hebben voor het verkeersvraagstuk. Hiermee is de oplossingsrichting van de bewonersorganisaties in het onderzoek meegenomen. De opdrachtverstrekking van het onderzoek door Arane is vooraf aan de betreffende bewonersorganisaties voorgelegd. Arane heeft in algemene zin het oplossend vermogen van mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding meegenomen. De problematiek komt immers met name voort uit de autobewegingen in het gebied. Het vergroten van bewegingen via de fiets of via het OV in het studiegebied hebben dan alleen oplossend vermogen voor zover dit ook leidt tot minder autoritten in het studiegebied. Het verplaatsen van fietsers van de Korreweg naar de Oosterhamrikzone, of busreizigers naar een Kabelbaan lost de geschetste problematiek nog niet op. In hoeverre te verwachten is dat mensen daadwerkelijk de auto laten staan en andere vormen van vervoer gaan gebruiken en de relatie daarvan met het geschetste bereikbaarheidsvraagstuk worden in het onderzoek door Arane meegenomen.

Op de specifieke suggesties van de bewonersorganisaties en de VBNO wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan.

Arane Adviseurs heeft geconcludeerd, dat Goudappel Coffeng het onderzoek in 2013 goed heeft uitgevoerd. Gezien de insteek van de studie – een verkenning – zijn de juiste uitgangspunten gebruikt en is het op een correcte wijze uitgevoerd met de geschikte methoden en instrumenten. Op basis van de gegevens uit de 'Bereikbaarheidsstudie UMCG' en aanvullend onderzoek heeft Arane onderzocht of de juiste conclusies zijn getrokken en of nieuwe inzichten, zoals intensiever mobiliteitsbeleid, leiden tot andere conclusies. Aanvullend onderzoek is gedaan naar het functioneren van het wegennet aan de hand van de Netwerkvisie 2030, een gevoeligheidsanalyse en de haalbaarheid van de doorstromingsmaatregelen. In de second opinion zijn door Arane de conclusies getrokken aan de hand van het oplossend vermogen van de stappen op de mobiliteitsladder.

Vraagbeïnvloeding

Volgens Arane heeft een nog grotere inzet op mobiliteitsmanagement onvoldoende effect op het bereikbaarheidsvraagstuk. Arane voert hiervoor de volgende argumenten aan:

- De gemeente Groningen en de regionale partners zetten al zwaar in (en blijven dit doen) op het verminderen van het autogebruik. Zowel voor P+R als voor de fiets is Groningen landelijk een koploper.
- Het huidige P+R gebruik is een belangrijke indicator voor het effect van extra inspanning. Vanuit de invalsroutes waar op dit moment nog ruimte is op de P+R-terreinen, is het creëren van extra P+R-plaatsen niet effectief.
- De bevindingen uit de studie 'Bereikbaarheid UMCG' zijn solide. In het algemeen kan worden gesteld, dat een verzwaring van het huidige beleid geen substantiële verlichting van de bereikbaarheidsproblemen van het UMC oplevert. De keuze om de studie 'Bereikbaarheid UMCG' te beperken tot het autoverkeer is een juiste keuze geweest. Extra maatregelen voor de doorstroming zijn nodig.

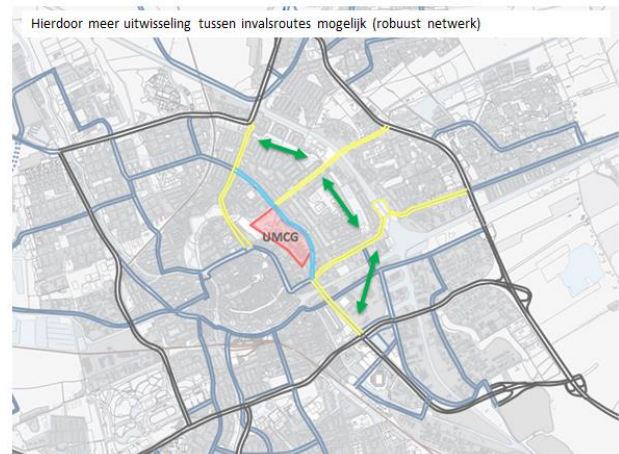
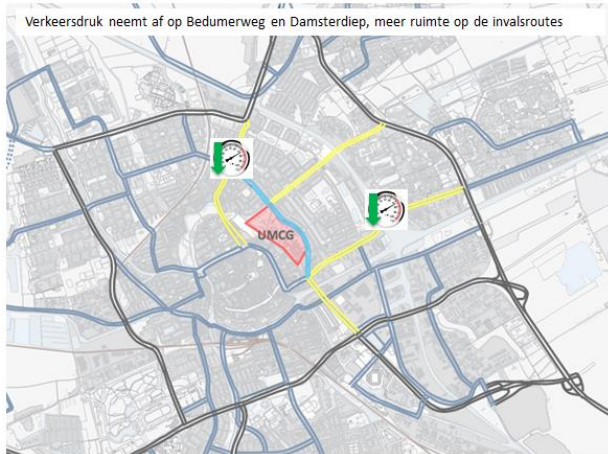
Benutting en reconstructie bestaande infrastructuur

Uit de Second Opinion blijkt, dat een deel van de doorstromingsmaatregelen uit die Goudappel Coffeng noemt niet haalbaar en/of niet effectief is. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat bepaalde oplossingen fysiek niet inpasbaar zijn en een aangepaste verkeersregeling onvoldoende effectief is. Verder wordt de effectiviteit beperkt door de passage van lijnbussen en ambulances op de kruispunten met verkeersregelinstallaties. Juist omdat in de omgeving van het UMCG sprake is van grote hoeveelheden lijnbussen en ook regelmatig ambulances met signalen passeren is het effect van doorstromingsmaatregelen in de studie 'Bereikbaarheid UMCG' overschat. Het werkelijk effect van deze variant komt relatief dicht bij de situatie '2030 zonder maatregelen' te liggen. Bij de kruispunten aan de zuidzijde van het UMCG is een capaciteitsreductie van 10% volgens Arane reëel. Arane trekt hieruit de conclusie, dat beter benutten en reconstructie van bestaande infrastructuur onvoldoende oplossend vermogen heeft. En dus is de inzet op stap 'Aanleg nieuwe infrastructuur' nodig.

Conclusie: nieuwe autoverbinding noodzakelijk

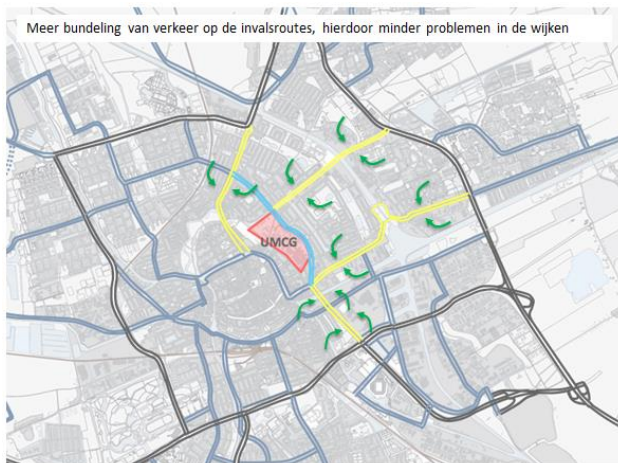
In de Second Opinion van Arane wordt geconcludeerd dat maatregelen op het gebied van vraagbeïnvloeding - beter benutten en reconstructie van de infrastructuur - onvoldoende oplossend vermogen hebben om de bereikbaarheidsproblemen in het oostelijk stadsdeel op te lossen. Groningen is nationaal koploper als het gaat om mobiliteitsbeleid en brengt dit beleid ook met succes in de praktijk. Van extra inzet voor mobiliteitsbeïnvloeding worden daarom in het licht van de totale bereikbaarheid, minimale effecten verwacht.

In de Second Opinion wordt dan ook geconcludeerd dat een nieuwe oostelijke verbinding in de Oosterhamrikzone noodzakelijk is, willen we effectief het bereikbaarheidsvraagstuk te lijf gaan. Dit in combinatie met een blijvende inzet op mobiliteitsmanagement en een pakket aan doorstromingsmaatregelen op de bestaande invalsroutes aan de oostzijde. Deze variant geeft een robuust wegennet en een significante verbetering van de doorstroming op alle invalsroutes. In de Second Opinion is nader onderzoek gedaan naar het functioneren van het netwerk in 2030, daarbij is de nieuwe oostelijke verbinding (Oosterhamriktracé) getoetst aan de netwerkvisie van de gemeente Groningen (Netwerkvisie Groningen 2030, Arane, 2016). Hieruit blijkt dat ten gevolge van een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone:



1. Er meer ruimte op de invalsroutes ontstaat. De verkeersdruk op de Bedumerweg en Damsterdiep neemt af.

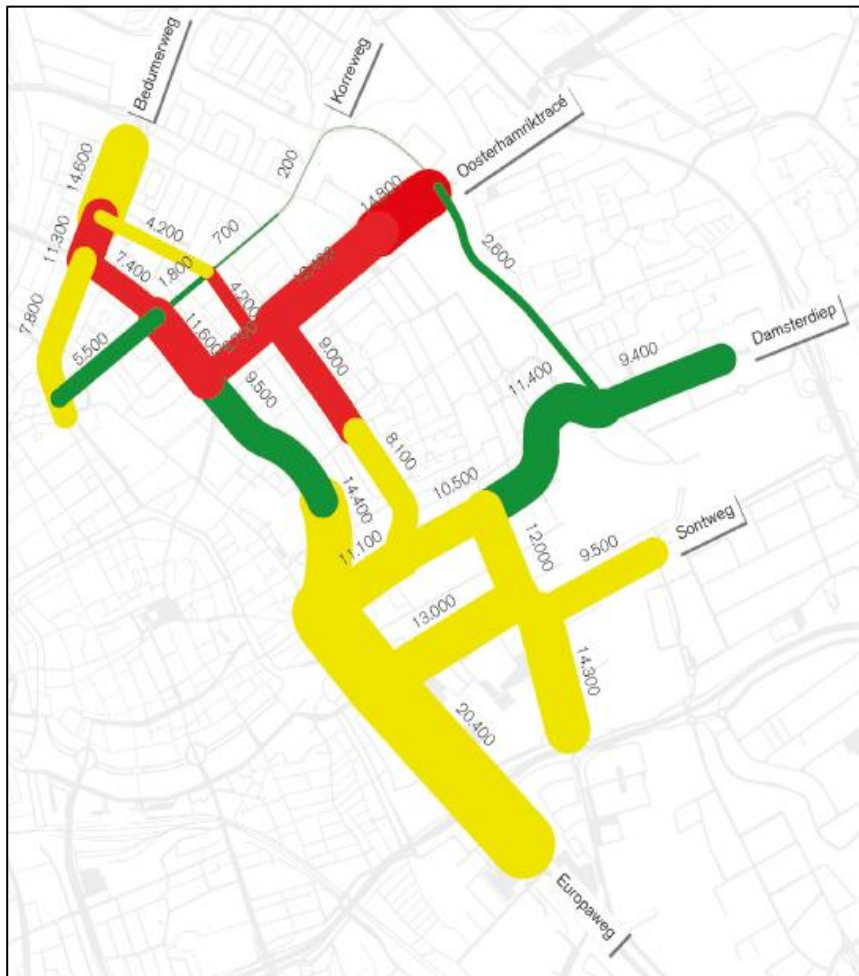
2. Er meer uitwisseling tussen de invalsroutes mogelijk is waardoor een robuust netwerk ontstaat. Onder een robuustheid van het netwerk wordt verstaan het vermogen van het wegennet om extra verkeer te verwerken en om te gaan met verstoringen als werk in uitvoering en incidenten.



3. Dat door een nieuwe oostelijke verbinding de invalsroutes méér verkeer kunnen verwerken. Dit betekent dat de ruimte die zo op de invalsroutes ontstaat voor een deel wordt ingevuld door verkeer dat eerst elders reed. Dit is dus geen nieuw verkeer, maar verkeer dat van andere wegen en straten (in de woonwijken) afkomt. Dit komt de leefbaarheid en veiligheid op deze wegen en straten ten goede.

Onderstaand beeld geeft een indicatie van de impact van een nieuwe autoverbinding op de verkeersintensiteiten in het oostelijk stadsdeel. Op een groot deel van de wegen wordt de intensiteit geringer in 2030 ten opzichte van dezelfde situatie zonder deze verbinding. Op het Damsterdiep(deels) en Petrus Campersingel neemt de intensiteit zelfs af ten opzichte van de situatie in 2015. Het noordelijke deel van de Zaagmuldersweg en de Heymanslaan worden drukker, als er een nieuwe autoverbinding komt. Afhankelijk van doorstromingsmaatregelen, keuze inpassingsvariant autoverbinding en de inrichting van de Korreweg zullen er verschuivingen optreden in dit beeld.

Verkeersintensiteit 2030 met OHT en fietsstraat Korreweg



- Afname/grote afname t.o.v. 2015 en 2030 (zonder maatregelen)
- Toename t.o.v. 2015 en afname t.o.v. 2030 (zonder maatregelen)
- Toename/grote toename t.o.v. 2015 en 2030 (zonder maatregelen)

3. De inbreng en visie van bewoners en andere belanghebbenden

Het participatieproces

Het hele proces rond het bereikbaarheidsvraagstuk heeft zich voor een belangrijk deel afgespeeld onder de paraplu van de planstudie Gerrit Krolbrug. Hierin vindt participatie plaats met behulp van een breed samengestelde klankbordgroep van belanghebbenden (alle bewonersorganisaties aan de oostkant van de stad en belangenorganisaties als GCC, Fietsersbond, UMCG, Winkeliersverenigingen De Beren, Ebbingestraat) en inloopbijeenkomsten (mei 2015 en mei 2016) die voor iedereen toegankelijk zijn. Gaandeweg is van onze zijde het voortouw genomen voor de opgave van de bereikbaarheid. Een belangrijk moment in het participatieproces was in mei 2015 waarin wij een aantal uitgewerkte verkeerskundige varianten hebben gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst in de wijk. Naar aanleiding daarvan hebben drie bewonersorganisaties, die direct op de zone zijn betrokken, zelf een variant aangedragen en verzocht om een second opinion. Daarmee zijn deze groep van organisaties evenals het VBNO op eigen verzoek op een andere -meer directe- wijze in het proces meegenomen, dan de brede groep van bewonersorganisaties uit de rest van het oostelijk stadsdeel. Deze organisaties zijn direct betrokken bij de opdrachtformulering voor de second opinion en het ruimtelijk onderzoek. De uitkomsten van de second opinion is met hen gedeeld. In de gesprekken over de uitkomsten van deze onderzoeken en voor het ruimtelijk onderzoek is in een workshop input door hen geleverd. Daarnaast zijn verschillende overleggen geweest met de gemeentelijke projectleider.

Alternatief bewonersorganisaties

In het alternatief van de bewonersorganisaties rondom de Oosterhamrikzone wordt de huidige verkeersstructuur gehandhaafd voor het autoverkeer. Er wordt ingezet op verschillende mobiliteitsmaatregelen. Het initiële onderzoek van Goudappel en de actuele second opinion van Arane hebben echter vastgesteld, dat van mobiliteitsmaatregelen onvoldoende oplossend vermogen verwacht mag worden om wezenlijk bij te dragen aan de oplossing van het stedelijke bereikbaarheidsvraagstuk. Deze constatering in algemene zin laten onverlet, dat we open staan voor concrete alternatieven en suggesties die ertoe kunnen bijdragen om onze beleidsdoelen op het vlak van het terugdringen van het gebruik van de auto te halen. Vanuit die optiek gaan we nader in op de voorstellen vanuit de bewonersorganisaties.

Fietsverkeer over de busbaanbrug, fietsverbinding tussen Kardinges en binnenstad

Een fietsverbinding, zoals de bewonersorganisaties die voorstellen, tussen Kardinges en de binnenstad past in het gemeentelijk beleid. In de Fietsstrategie 2015-2025 is deze verbinding als ontbrekende schakel opgenomen. De nieuwe fietsverbinding zorgt voor meer spreiding van het fietsverkeer tussen de Gerrit Krolbrug, Oosterhamriktracé en de Oostersluis. Dit voorstel wordt nader worden onderzocht bij de verdere uitwerking van de herstructurering van de Oosterhamrikzone. Bekeken moet worden of er mogelijkheden zijn om de auto, bus en fiets op de huidige busbaanbrug te combineren, bijvoorbeeld met behulp van de eerder onderzochte steigerbrug.

P+R Kardinges aanpassen om de fiets eenvoudig en veilig te stallen

Door de fietsverbinding wordt het gebruik van P+R Kardinges aantrekkelijker, om ook met de fiets verder te kunnen reizen. Dit past binnen het gemeentelijke beleid. In het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie is opgenomen, dat op de P+R locaties in de stad, waaronder Kardinges, steeds meer geïnvesteerd wordt in parkeervoorzieningen voor fietsen, zoals fietskluizen. Indien succesvol worden deze maatregelen verder geïntensiveerd.

P+R Simmerenlocatie (Ulgersmaweg)

Als er een P+R-terrein op de Simmerenlocatie wordt gevestigd, wordt deze aangesloten op dezelfde verbinding (bus/fiets/auto) als P+R Kardinges. Dit zou volgens ons vooral een verschuiving van Kardinges naar Simmeren met zich mee brengen. Het Simmerenterrein ligt dicht bij de stad, dat is op zich gunstig en dat levert mogelijk nieuwe gebruikers. Fietsers moeten echter een hoogte overbruggen om op de busbaan te komen. Dat betekent dat de fietsers terug moeten fietsen of dat er trappen aangelegd moeten worden. Het terugfietsen betekent, dat de afstand vergelijkbaar wordt met de afstand vanaf Kardinges. Daarnaast zijn aan de oostkant van de stad meer logische plekken voor P+B (Park+ Bike) aan te wijzen, die liggen aan een hoogwaardige fietsroute. Bijvoorbeeld gekoppeld aan de fietsroute Korreweg of het Damsterdiep.

Arane concludeert in de second opinion Bereikbaarheid UMCG dat de P+R locatie Kardinge niet vol belast is. Dat is een duidelijke indicatie dat vanuit die aanrijding weinig mogelijkheden zijn om de oostelijke invalsroutes naar het UMCG te ontlasten. Het realiseren van een extra P+R-locatie is dan naar verwachting weinig effectief.

Daarnaast past een P+R locatie op de Simmeren-locatie niet binnen het gemeentelijk beleid: P+R locaties worden aan de hoofdwegen (ringwegen) of aan de rand van de stad geplaatst.

Om deze redenen zien we in het kader van dit vraagstuk geen aanleiding om een P+R locatie op het Simmerenterrein te realiseren.

Medegebruik busbaan door bestemmingsvrachtverkeer

Het percentage vrachtverkeer ligt in de stad op gemiddeld op 4 à 5%. Het gaat in dit voorstel om bestemmingsvrachtverkeer dat gebruik mag maken van de busbaan. Dit leidt tot een verschuiving van vrachtverkeer van de andere invalsroutes naar het Oosterhamriktracé. Het effect is naar verwachting 1% minder vrachtverkeer op de invalsroutes. De bijdrage aan het bereikbaarheidsprobleem is daardoor naar onze verwachting verwaarloosbaar.

Kabelbaan tussen Ebbingekwartier en Kardinge

De HOV verbinding tussen de binnenstad en Kardinge wordt aanzienlijk opgewaardeerd in het kader van de regionale HOV visie. Onderdeel daarvan is de busknoop UMCG Noord op de Bloemsingel. In die zin verwachten we van de kabelbaan geen wezenlijke extra bijdrage aan het mobiliteitsvraagstuk en ook dat het niet gaat concurreren met het huidige OV systeem. Wel zien we dat een dergelijke voorziening een bijzondere uitstraling en attractiviteitswaarde kan hebben. Om die reden hebben we toegezegd dat een quick scan naar de mogelijk tot zelfstandige exploitatie van een dergelijke voorziening mag worden uitgevoerd. Wat de bijdrage aan het bereikbaarheidsprobleem kan zijn en welke effecten het heeft op de exploitatie van de huidige HOV verbindingen, moet blijken uit de quick scan.

Standpunt brede klankbordgroep

Naast de bewonersorganisaties van de wijken waar de voorgenomen autoverbinding is voorzien, is er een bredere bewonersvertegenwoordiging actief in de zogenaamde 'brede klankbordgroep'. Hierin zijn bijvoorbeeld de bewonersorganisaties Beijum, de Hunze/van Starckenborgh, de Korrewegwijk en Lewenborg vertegenwoordigd. Zij ervaren momenteel al de negatieve effecten van de huidige drukte en maken zich zorgen over leefbaarheid en verkeersveiligheid als deze in de toekomst verder zou toenemen. De brede klankbordgroep is positief over de plannen om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen met behulp van een nieuwe autoverbinding en het voornemen om op de Korreweg een fietsstrategie te realiseren. Voorafgaand aan de Raadsvergadering vind nog een gesprek plaats tussen deze bewoners en het College. Wij zullen uw Raad op de hoogte stellen van de uitkomsten hiervan.

4. Het besluit nu

Na onze analyse van de verkeerssituatie aan de oostzijde van de stad komen we tot de conclusie, dat de aanleg van een nieuwe autoverbinding onvermijdelijk is. Onvermijdelijk voor de continuïteit en verdere ontwikkeling van stedelijke dynamo's als het UMCG en de binnenstad, maar ook perspectiefrijk wat de betreft het woon- en leefklimaat van de oostelijke woonwijken. Hoe dat moet gebeuren is van latere orde. Allereerst vragen we u om in principe te besluiten dat een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone de inzet is voor de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem voor het oostelijk deel van onze stad. En in het verlengde daarvan om bij de uitwerking de notitie 'Inpassing autoverbinding Oosterhamrikzone' als uitgangspunt te hanteren.