

Onderwerp Informatie voortgang planvorming
stadsdeelontsluiting Oosterhamrikzone



Steller G. Lieferring

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 8728 Bijlage(n) - Ons kenmerk 5071970

Datum **25 JUN 2015** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren we u over de voortgang in de planvorming voor een nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone.

In 2013 hebben we u de Routekaart Oosterhamrikzone gepresenteerd en hebben we onderzoek laten verrichten naar de bereikbaarheid van het UMCG en het oostelijk deel van de binnenstad. De uitkomsten van de bereikbaarheidsstudie zijn zorgwekkend. De oplossing van dit vraagstuk ligt volgens het onderzoek in een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone. We hebben u hierover geïnformeerd in onze brief van 18 september 2013 (kenmerk RO13.3878327)¹.

In die periode ging ook de 'Planstudie Vervanging Gerrit Krolbrug' van start naar de aanpak van de versleten Gerrit Krolbrug die medio 2019 moet zijn vervangen. Voor deze studie is Rijkswaterstaat de opdrachtgever en de provincie de opdrachtnemer. De vervanging vindt plaats als onderdeel van de opwaardering van de nationale hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Bruggen moeten daartoe worden verbreed en worden verhoogd om doorgang te bieden aan vierlaagscontainervaart. Dit betreft ook de fietsbruggen aan weerszijden van de Gerrit Krolbrug.

Voor ons was dit de aanleiding om de resultaten van de studie 'Bereikbaarheid UMCG' onder de aandacht van het Rijk en de provincie te brengen. Op grond daarvan zijn op 3 februari 2014 de regiodirecteur van RWS en de portefeuillehouders verkeer en vervoer van de gemeente en de provincie een scope-uitbreiding van het onderzoeksgebied overeengekomen. Behalve een mogelijke vervanging op de huidige locatie/verbinding tussen de Oostelijke Ringweg en binnenstad-noordoost via de Korreweg, wordt ook gekeken naar alternatieven voor een nieuwe verbinding via de Oosterhamrikzone.

Onze aanpak bij de planvorming voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de studie naar de mogelijkheden van een nieuwe multimodale verbinding door de Oosterhamrikzone,

¹ <http://gemeente.groningen.nl/ro/wijkprojecten/routekaart-oosterhamrikzone/raadsbrief-inzake-routekaart-oosterhamrikzone>

hebben we u toegelicht in de projectofferte die u per brief (16 juli 2014, kenmerk 4487756) is toegezonden.

Op 27 oktober 2014 heeft u een presentatie gehad over de eerste resultaten. Dit traject gaat binnenkort een volgende fase in. Vandaar dat we u op de hoogte willen brengen van onze vorderingen.

We hebben de resultaten van de studies ook gedeeld met een klankbordgroep van belanghebbenden en via openbare inloopbijeenkomsten met de bewoners van de wijken. Daaruit hebben we geconcludeerd dat het vroegtijdig informeren en betrekken van bewoners ook zijn prijs heeft. Het tempo van het planproces wordt tot dusver bepaald door de urgentie van maatregelen voor de Gerrit Krolbrug. Dat vraagstuk is minder complex dan een herstructurering van de Oosterhamrikzone met als aangrijpingspunt de inpassing van een autoverbinding. Daardoor zijn de analyse en de voorstellen vooral verkeerskundig van aard. Om die reden is tot dusver nog onvoldoende ruimte geweest om de effecten op de leefbaarheid en ontwikkelingskansen van de aangrenzende woonwijken te belichten en te verwerken. Het is ons echter volstrekt duidelijk, dat deze aspecten en de daarbij levende wensen vanuit de omgeving nadrukkelijk meegenomen moeten worden in het vervolgtraject. Alleen dan kunnen we tot een goede afweging komen. Daarover hebben we dan ook afspraken gemaakt met de direct betrokken bewonersorganisaties.

Bereikbaarheid

Het UMCG is de grootste werkgever van Noord Nederland. Het UMCG heeft jaarlijks 1 á 1,5 miljoen bezoekers en werken er dagelijks 11.000 mensen. Een goede bereikbaarheid van deze stedelijke dynamo is van groot belang. In 2013 is in opdracht van de gemeente en het UMCG een bereikbaarheidsstudie uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Onderzocht is wat een intensivering van activiteiten (uitbreiding UMCG Noord) voor gevolgen heeft op 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 Petrus Campersingel en de Europaweg 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 sprake van een bereikbaarheidsvraagstuk.

De onderzoekers concluderen dat pas op langere termijn sprake is van een robuuste bereikbaarheid van het UMCG als een (directe) (auto)verbinding vanaf de oostelijke ringweg tot stand komt. Zij adviseren de verbinding via de Oosterhamrikzone te leiden. Met deze verbinding zouden diverse modaliteiten (OV, auto en fiets) kunnen worden gecombineerd. Deze oplossing zou de mogelijkheid bieden om de huidige – nu als onveilig ervaren – Korreweg te ontlasten. In dat geval zou volstaan kunnen worden met uitsluitend een fietsbrug. Het betreft immers één van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks 15.000 fietsers. In onze Fietsstrategie 2015-2025 is de herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat aangemerkt als kompasproject. Ook vanuit de bewoners van Beijum, de Hunze en de Korrewegbuurt wordt aangedrongen op een dergelijke oplossing.

Niets doen aan de autobereikbaarheid is dus gezien de effecten op de omliggende buurten wat ons betreft geen optie en staat bovendien haaks op ons beleid voor de fietsveiligheid op één van onze belangrijkste fietsverbindingen in de stad.

De samenhang tussen de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de binnenstad is door ons onder de aandacht van het Rijk en de provincie gebracht en heeft geleid tot een scopeverbreding van de planstudie voor de Gerrit Krolbrug. Deze samenhang betreft naar onze mening de financiering, de knelpunten op de hoofdfietsverbinding via de Korreweg, de ontwikkelingen in het oostelijk deel van de binnenstad (w.o. Healthy Ageing Campus, Ebbingekwartier) en de bereikbaarheid van het UMCG. In de ontwikkelagenda voor de stad is dit onderwerp en de noodzaak voor maatregelen expliciet vermeld.

De resultaten tot dusver

In de Planstudie Vervanging Gerrit Krolbrug wordt, zoals aangegeven in onze Collegebrief van 16 juli 2014, uitgegaan van twee sporen:

- Spoor A: vervanging van de Gerrit Krolbrug met behoud van de huidige functionaliteit (w.o. volwaardige autoverbinding)
- Spoor B: alternatieve auto ontsluiting via de Oosterhamrikzone en beperkte functionaliteit voor de nieuwe Gerrit Krolbrug (ruimte voor de fiets, auto te gast).

Spoor A

De diversiteit aan varianten is wat spoor A betreft (de Gerrit Krolbrug) teruggebracht tot één voorkeursvariant: een 4m hoge brug (nu 2,5m) en 1 of 2 fietsbruggen van 9,1 m hoog (nu 7,2m). Ruimtelijk gezien is dit het maximum model wat inpasbaar is. Een brug van 9,1 meter hoog voor auto's vinden wij hier niet acceptabel. Dat betekent wel dat de nieuwe Gerrit Krolbrug te maken krijgt met brugopeningen, waardoor hij onvoldoende capaciteit krijgt om de functie van een stadsdeelontsluiting te vervullen. Daaruit hebben we de conclusie getrokken dat de Korreweg geen volwaardig alternatief (meer) is voor het (auto) bereikbaarheidsvraagstuk van dit deel van de stad.

In september ligt de voorkeursvariant van Spoor A ter besluitvorming voor aan het bestuurlijk overleg tussen RWS, provincie Groningen en gemeente Groningen.

Spoor B

In spoor B worden de mogelijkheden verkend voor een nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone. Een autoverbinding sluit ook naadloos aan bij de recentelijk vastgestelde fietsstrategie waarin een herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat in het vooruitzicht wordt gesteld. Een alternatieve auto ontsluiting is niet alleen een belangrijk gegeven voor een succesvolle realisatie van de Korreweg als fietsstraat, maar ook voor de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de binnenstad.

Met de studie voor spoor B zijn we minder ver dan spoor A. Dit komt vanwege de complexiteit van spoor A en de reikwijdte van de maatregelen die hiermee annex zijn. Op dit moment liggen drie kansrijke varianten voor. Dit tussenresultaat hebben we gecommuniceerd naar de omgeving en belanghebbenden. Op 21 mei jl. is een openbare informatiebijeenkomst gehouden in het Oosterparkheem in de Oosterparkwijk. In dat verband zijn ook alternatieve inzichten aangedragen. Deze betrekken we bij het vervolg. De uitkomsten zullen ook worden uitgewisseld in het voornoemde bestuurlijke overleg in september. We hopen u eind dit jaar een voorkeursvariant te kunnen presenteren.

Bestuurlijk overleg

Wij hebben ons met de scopeverbreding van de Planstudie vervanging Gerrit Krolbrug gericht op het verkrijgen van een optimale oplossing voor het stedelijke bereikbaarheidsvraagstuk. De

uitwisseling van de autoverkeersfunctie tussen de Korreweg en de Oosterhamrikzone zou de financiële haalbaarheid van de gewenste verbinding naderbij kunnen brengen. Het toestaan van een beperkte functionaliteit (langzaam verkeer) van de nieuwe Gerrit Krolbrug levert immers een besparing op die in onze ogen ten goede zou moeten komen aan de financiering van de nieuwe multimodale ontsluiting via de Oosterhamrikzone. Op dit onderdeel heeft onze inzet en die van de provincie richting het rijk uiteindelijk geen resultaat opgeleverd. Het rijk stelt zich op het standpunt dat besparingen binnen het programma voor de vaarweg Lemmer- Delfzijl ten goede moeten komen aan tekorten binnen datzelfde programma. Daarmee wordt de opgave voor een autoverbinding, die in onze ogen noodzakelijk is voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van belangrijke stedelijke 'dynamo's, een regionale verantwoordelijkheid van provincie en gemeente. Dus ook de financiering ervan. De focus van het Rijk richt zich nu dus op Spoor A.

Dat betekent ook, dat we onze ambities voor de multimodale ontsluiting via de Oosterhamrikzone moeten bijstellen. In de presentatie die u in oktober 2014 heeft gehad, was nog sprake van diverse varianten ter vervanging van de huidige Oosterhamrikbaanbrug ('busbaanbrug'). Gezien de kosten die gepaard gaan met een inpassing van de autoverbinding in de Oosterhamrikzone, is nu het uitgangspunt dat de huidige busbaanbrug in stand blijft, maar dan met medegebruik van de auto. Onderzoek naar de voorwaarden daarvoor vindt momenteel plaats. Een wens vanuit de omgeving, en van ons (zie Fietsstrategie) is een fietsverbinding tussen Karding en de binnenstad. We zullen bekijken of eventuele aanpassingen van de huidige busbaanbrug voor de menging van autoverkeer met het busverkeer ook kansen biedt voor de fiets.

Het proces

De opwaardering van een vervangingsvraagstuk (spoor A) naar een verbindingsvraagstuk op stedelijk niveau (spoor B), vergroot de kring van belanghebbenden aanzienlijk. Het betreft hier niet alleen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk, maar het raakt ook direct de belangen van de verder gelegen stadswijken Lewenborg en Beijum. En ook die van ondernemingen in de binnenstad en specifieke belangengroepen. Om deze belanghebbenden zo goed mogelijk bij het proces te betrekken, is onder regie van de provincie een breed samengestelde klankbordgroep van belanghebbenden ingesteld, waaronder alle bewonersorganisaties in het (noord)oostelijk deel van de stad zitting nemen. Zo kan worden meegedacht over het verbindingsvraagstuk en de uitwerking van oplossingen. Pas nadat resultaten in de klankbordgroep en het bestuurlijk overleg zijn besproken, worden deze breder neergelegd in de vorm van informatiebijeenkomsten die voor iedereen open staan en waarin commentaren worden opgehaald. Deze commentaren worden weer betrokken bij de vervolgstappen.

De openbare inloopbijeenkomsten zijn gehouden op 25 november 2013, 16 december 2014 en 21 mei 2015.

Met deze werkwijze hebben we, ondanks het stedelijke niveau van de opgave, een brede kring van belanghebbenden in een vroegtijdig stadium weten te betrekken bij dit proces. We hebben daarbij vast kunnen stellen, dat dit proces ook aan verandering onderhevig is. Dat proberen we ook zo veel als mogelijk uit te dragen naar de direct betrokkenen.

Bestuurlijk wordt dit proces aangestuurd door een bestuurlijk overleg bestaande uit de regionale directeur netwerkmanagement Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer van de provincie en de gemeente.

Participatie

Hoewel bewoners op diverse niveaus en momenten worden betrokken, voelt niet iedere organisatie zich voldoende gehoord. Vroegtijdige betrokkenheid heeft dan ook de prijs van onzekerheid over het resultaat. Dat geldt vooral daar waar ingrijpende maatregelen in de directe woonsituatie worden voorgesteld, vooral in de Oosterhamrikzone. U heeft daarover recentelijk ook een open brief ontvangen van de bewonersorganisaties aldaar. Naar onze mening is de betrokkenheid maximaal ondanks het schaalniveau van het vraagstuk en de oplossing er van. Bewonersorganisaties zijn vanaf het begin bij de planvorming betrokken, maar binnen deze groep van organisaties lopen de belangen en opvattingen niet altijd parallel.

Tot dusver ligt er nog niets vast. Over de uitkomsten van de bereikbaarheidsstudie UMCG en de daarin voorgestelde oplossing is door ons nog geen standpunt ingenomen. Wel is onderzocht hoe een autoverbinding door de Oosterhamrikzone ingepast kan worden. In de Routekaart Oosterhamrikzone van 2013 hebben we dit al aangekondigd en gecommuniceerd met de wijken. Er is een drietal realistische verkeersvarianten gepresenteerd, maar is er nog geen bestuurlijke voorkeursvariant voor de Oosterhamrikzone. Daarover zijn betrokkenen geconsulteerd en over de resultaten daarvan buigen we ons in de komende periode. Wij willen de opvattingen van de bewoners vooraf meenemen in ons definitieve voorstel. Dat ten tijde van de consultatie nog niet alle aspecten geheel zijn uitgewerkt is een gevolg van deze inzet.

Het is echter onvermijdelijk om in een dergelijk traject met impact op stedelijk niveau gemeentelijke kaders te formuleren. In de routekaart Oosterhamrikzone die we met u hebben besproken in de raadsvergadering van 19 november 2013 (zie ook onze brief van 11 juni 2013 kenmerk RO13.3939972), in onze hierboven aangehaalde brief van 16 juli 2014 en ook later bij onze presentatie aan u van de tussenresultaten van de planstudie Vervanging Gerrit Krolbrug in oktober 2014, hebben wij aangegeven wat deze kaders wat ons college betreft zijn. Binnen deze stedelijke kaders vinden wij het van belang bewoners zeggenschap te geven over de invulling hiervan. Hierop is het huidige traject van consultatie gericht,

We hebben 15 juni jl. een gesprek gehad met de direct betrokken bewonersorganisaties in de Oosterhamrikzone over de wijze waarop dat het best vorm kan krijgen in het vervolg van dit proces. Daarin hebben we afgesproken, dat ook de door hen aangedragen variant als een volwaardige variant wordt meegenomen. Deze variant gaat uit van een beperkte verruiming van de openstelling van de busbaanbrug met bestemmingsvrachtverkeer en fietsers. Daaraan gekoppeld worden betere voorzieningen voor de fiets bij P&R Kardinge en in de toekomst mogelijk een P&R functie voor de Simmerenlocatie aan de Ulgersmaweg. Voor deze vervolgfase gedurende de tweede helft van 2015, zullen we in samenspraak met de betreffende organisaties een procesaanpak opstellen.

Het vervolg

De gevoelens die bij sommige betrokkenen leven hebben ook te maken met het straffe tempo waarop de studies verlopen. Richtinggevend bij Rijkswaterstaat is daarbij de slechte staat waarin de Gerrit Krolbrug verkeert. De frequente storingen veroorzaken veel hinder voor zowel scheepvaart als het wegverkeer. Uit de omgeving en de kring van regelmatige gebruikers wordt dan ook aangedrongen op snel handelen.

De ont koppeling van het verbindingsvraagstuk en de programmering van de maatregelen voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl biedt wat betreft de aanpak van de variantenstudie voor de Oosterhamrikzone wat meer ruimte. Ook voor overleg met direct betrokkenen.

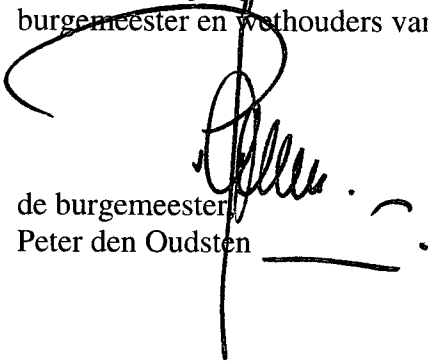
Rijkswaterstaat kan zich immers concentreren op het vraagstuk van de Gerrit Krolbrug. We gaan wat dit betreft positief gestemd de volgende fase in. Daarin zal naast de verkeerskundige

aspecten, waarop het accent tot dusver heeft gelegen, ook de ruimtelijke kwaliteit en de kansen voor verbetering van de woon- en werkomgeving verder in beeld worden gebracht.

Het resultaat hopen we u eind dit jaar in de vorm van een voorkeursvariant te kunnen voorleggen. Daaraan voorafgaand zullen we u op de hoogte brengen van de voorkeursvariant voor de Gerrit Krolbrug.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink