

# Zienswijze variantenstudie Oosterhamriktracé en Korreweg.

Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost  
Woonschepen Oosterhamrikkanaal

## 1. Vooraf

### a. Standpunt, principebesluit en houding

De raad heeft op 31 mei 2016 een principebesluit genomen betreffende een nadere studie naar een ontsluitingsweg van de Oostelijke ringweg door de Oosterhamrikzone. De studie is bedoeld om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk van de stad (met name van het UMCG) en te voorkomen dat files en sluiptverkeer de leefbaarheid in de woonomgeving aantasten. Er zijn drie varianten in het onderzoek betrokken. Benadrukt is dat er gehecht wordt aan een goede inpassing in de omgeving, waarbij de woonfunctie inmiddels een prominente rol gekregen heeft.

Eén van de hoofddoelstellingen van ons als bewonersorganisaties is het bevorderen van de leefbaarheid van de woonomgeving. Het spreekt voor zich dat wij de studie kritisch volgen. Enerzijds onderkennen we de problemen die de gemeente wil oplossen, anderzijds kan met een ontsluitingsweg de leefbaarheid van de woonomgeving juist fors in de knel komen. Als bewonersorganisaties hebben wij daarom een lijst met criteria aandragen die voor de woonomgeving belangrijk zijn. Deze is aan het principebesluit gehecht. We hechten aan de toezegging van de wethouder dat een voorwaarde van de realisatie van de ontsluitingsweg is dat de leefomgeving er ondanks de weg op vooruit zal gaan.

Op dit criterium zullen we de varianten dan ook beoordelen. De belangrijkste uitgangspunten die de leefomgeving beïnvloeden zijn: geluid, fijnstof, sluiptverkeer, verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing en parkeren.

### b. Betrokkenheid bewonersorganisaties en bewoners

We waarderen het dat we als bewonersorganisaties nauw bij de variantenstudie betrokken en geraadpleegd zijn. Met name is het goed dat buurtbewoners mochten meedenken over de aankleding van de concept-varianten. Onze betrokkenheid in het proces is een verbetering ten opzichte van de gang van zaken in de aanloop naar het principebesluit. De rol van de onafhankelijke procesbegeleider, Emme Groot, is belangrijk gebleken. Er zijn verscheidene gesprekken gevoerd en veel vragen gesteld en beantwoord.

De informatieverschaffing aan bewoners is ook verbeterd. We ervaren het met name als positief dat de gemeente intrek heeft genomen in Oosterhamrikkade 119, waardoor de afstand tussen gemeente en bewoners kleiner is geworden. Positief is ook de website die de gemeente over het project onderhoudt. Jeroen Engels was als projectleider goed aanspreekbaar en steeds bereidwillig om vragen te beantwoorden, een informatie-avond voor de nieuwe bewoners van de Oosterhamrikkade te beleggen of met andere betrokken bewoners te spreken. Hetzelfde geldt voor de vaste medewerkers die bij het project betrokken zijn. Antwoord op vragen van onze zijde werd doorgaans met bekwame spoed gegeven.

Op sommige door ons aangedragen wensen is welwillend gereageerd. Zo is ons toegezegd dat wij betrokken zullen worden bij de ontwikkeling van de gebieden aan de kop van het tracé. Woonbootbewoners zijn met de gemeente in gesprek gegaan over hun wensen met betrekking tot de voor hen beschikbare grond. Het betekent overigens nog niet dat aan onze wensen werkelijk tegemoetgekomen wordt, maar het gesprek erover wordt in ieder geval met een open houding gevoerd.

Er zijn gedurende de studie veel vragen beantwoord, maar dat neemt niet weg dat veel antwoorden voor de woonomgeving zeer teleurstellend bleken en dat er nog steeds veel vragen niet afdoende beantwoord zijn. Dit hangt samen met de complexiteit van het vraagstuk en met de grote tijdsdruk waarin de studie tot stand moest komen.

### **c. Tijdsdruk**

De gemeente heeft de hulp van Lola/Sweco ingeschakeld, enerzijds om te helpen een ontsluitingsweg en fietsstraat mogelijk te maken door oplossingen te bedenken voor tal van knelpunten, en anderzijds om de pro's en contra's van de varianten in kaart te brengen. Dit bleek een zware opgave. De eisen die aan de ontsluitingsweg gesteld worden liggen zeer hoog. Er moest winst behaald worden in de doorstroming van het autoverkeer, maar vooral mocht ook het openbaar vervoer geen vertraging oplopen. Daarnaast diende rekening gehouden worden met de wensenlijst vanuit de leefomgeving en toezeggingen van de wethouder op dit vlak. Ook moesten bewoners in het proces betrokken worden. Dit alles diende plaats te vinden in het tijdsbestek van enkele maanden. De hoge ambities zetten de gemeente en onderzoekers voor ons gevoel onder zware druk.

Gevolg van de grote tijdsdruk, was onder andere dat ten tijde van de presentatie van de varianten aan buurtbewoners op 23 november j.l. de informatie verre van compleet was. Veel bewoners hebben daarom met meer vragen dan antwoorden het pand verlaten. Verschillende cijfers/ berekeningen zijn daarna nog veranderd.

De uiteindelijke aanlevering van de onderzoeksresultaten was gefragmenteerd en nog steeds niet compleet, waardoor het moeilijk is om de aangeleverde informatie te doorgronden.

Ondanks het feit dat het proces enkele keren is verlengd, bleek er onvoldoende tijd om de belangrijke vraagstukken op tal van onderwerpen van een adequaat antwoord te voorzien, niet alleen wat de doorstroming van verkeer betreft, maar met name op het vlak van de waarborgen die voor onze leefomgeving belangrijk zijn.

### **d. Toetsingscriteria en objectiviteit onderzoek**

Vooraf was toegezegd dat criteria waaraan de resultaten getoetst zouden worden helder zouden zijn. Echte helderheid hebben we hierover voor ons gevoel nooit gekregen. Dat maakt dat we met name moeite hebben met de presentatie en/of beoordeling van factoren in het rapport die niet meetbaar/ navolgbaar zijn.

De beoordeling van de varianten vindt plaats door middel van een zo genoemde 'expert judgement' door de onderzoekers zelf. Zo beoordelen de 'experts' zelf de ruimtelijke kwaliteit van de varianten. Omdat dit hun eigen creatie is, is deze beoordeling per definitie subjectief ('Wij van WC-eend, adviseren WC-eend'). De experts wekken ongetwijfeld irritatie bij omwonenden wanneer ze bijvoorbeeld beweren dat de variant *Fietsstraat* geen negatieve effecten heeft op het autoverkeer of (vooral) dat ze de 'uitstraling en aantrekkelijkheid' van de variant *Bundeling* neutraal beoordelen en de verblijfskwaliteit zelfs positief (+).

De 'experts' suggereren dat de groene ontwikkeling van de zuidzijde van de kade de last aan de noordzijde compenseert. De bewoners van de noordzijde van de kade, waar de zware last van ontsluitingsweg drukt, zullen dit niet zo ervaren. Het zichtgroen aan de overkant biedt voor hen nauwelijks compensatie. De argumentatie van de 'experts' ter zake van deze factoren is overigens summier en ergerlijk kort door de bocht. Zo beoordelen zij de demping van het kanaal met ca 3 meter voor de omgeving als een 'beperkt negatief effect'. Zijn de criteria waaraan zij toetsen achteraf bedacht om tot een voor de haalbaarheid van de variant wenselijke beoordeling te komen? Hoe verhoudt zich deze beoordeling met de ambitie van de onderzoekers om bewoners bij het proces te betrekken? Wrevel hierover had voorkomen kunnen worden als vooraf duidelijk was geweest aan welke criteria en op welke wijze deze elementen zouden worden getoetst.

#### **e. Beeldvorming en toezegging**

Aan het begin van dit proces bleek dat het wenkend perspectief, zoals door Lola in de aanloop naar het principebesluit gepresenteerd, niet waar te maken was, omdat de bouwlocaties aan de Oosterhamrikkade z.z. al bleken volgepland of -gebouwd. Er bleek daarom geen plaats voor een groot deel van de fraaie invulling, als in het wenkend perspectief gepresenteerd. Hier werd 'verkeerde' informatie verstrekt, kennelijk bedoeld om de weerzin van tegenstanders van de weg te temperen. Hoewel dit plaatsvond onder verantwoordelijkheid van de vorige projectleider, werd ons de realiteit pas in dit stadium van het proces duidelijk. Het heeft bij ons de nodige boosheid gewekt over de werkwijze van de gemeente. Zo ga je als gemeente niet met bewoners om. We zijn met een nieuwe projectleider met een schone lei begonnen, maar dat neemt niet weg dat de teleurstelling aanleiding was voor een sceptische houding.

Hoewel hiervan geen aantekening is gemaakt, is naar onze overtuiging gedurende het proces door de wethouders beloofd dat met de komst van een ontsluitingsweg in de wijken geen (of slechts enkele) parkeerplaatsen opgeofferd zouden worden en de parkeercapaciteit hetzelfde zou blijven. Op deze uitlating hebben wij vertrouwd.

Al bij de eerste werksessie met bewoners werd echter duidelijk dat de omgeving dusdanig krap is, dat de weg niet verwezenlijkt kan worden zonder daarbij een vergaande inbreuk te maken op deze belofte. Zo bleek bij de varianten *Splitsing* en *Circuit* de E. Thomassen à Thuessinklaan zodanig smal dat alle parkeerplaatsen opgeofferd moeten worden om de ontsluiting te realiseren. Aan de zijde van de Oosterhamrikkade n.z. verdwijnen in alle varianten een grote hoeveelheid parkeerplaatsen. Ook de herinrichting van de Korreweg eist wat parkeerplaatsen betreft zijn tol.

Een ander gevolg van het ruimtegebrek was dat de variant *Bundeling* niet mogelijk bleek zonder een fors deel van het Oosterhamrikkanaal te dempen. Waarom zijn deze essentiële gevolgen niet al in de aanloop naar het principebesluit onder de aandacht van de Raad gebracht? Was de wethouder zelf wel goed geïnformeerd?

Hoe dit ook zij, we gaan er vanuit dat de gemeente de toezegging van de wethouder gestand zal doen en ervoor zorgt dat de parkeercapaciteit in de woonomgeving niet vermindert. Dit probleem van de gemeente mag bij een eventueel vervolg van dit proces niet het probleem van de woonomgeving worden.

## **2. De bevindingen van de variantenstudie aangaande het Oosterhamriktracé**

We gaan hieronder in op de bevindingen in het rapport. We gaan eerst in op het rendement wat de doorstroming van het verkeer betreft, vervolgens op de mate waarin toekomstige filevorming en sluipverkeer wordt voorkomen en ten slotte op de (overige) waarborgen voor de leefomgeving.

### **a. Rendement**

Het rendement van de doorstroming van verkeer wordt in de prognoses van de onderzoekers voor alle varianten positief beoordeeld. Tussen de varianten bestaat hierbij geen wezenlijk onderscheid.

Bij bestudering van de modelberekeningen, waarbij wij vooral hebben gekeken naar de concrete cijfer, constateren we dat op sommige wegen het aantal verkeersbewegingen minder zal toenemen (Europaweg, Damsterdiep). Vooral zien we dat de Korreweg wordt vrijgemaakt voor fietsverkeer. Indrukwekkend vinden wij de resultaten echter niet. Kijkt men met name naar de (in het principebesluit expliciet genoemde) Petrus Campersingel, dan is in de cijfers nauwelijks effect zichtbaar. Hetzelfde geldt voor de J.C. Kapteynlaan. We vragen ons af wat dit betekent voor de verkeersdoorstroming bij het UMCG, waar de Petrus Campersingel, de J.C. Kapteynlaan en de nieuwe ontsluitingsweg met duizenden verkeersbewegingen bij elkaar komen. Een heldere oplossing voor dit knooppunt is niet gegeven. De effecten op de Sumatralaan en het knooppunt Bedumerweg-Sumatralaan wordt in de beoordeling overigens niet benoemd.<sup>1</sup> De cijfers zijn ontvankelijk ten opzichte van optimistisch ogende grafieken.

Het rapport biedt in zijn algemeenheid overigens weinig zicht op knelpunten, waarbij we met name denken aan het begin van de (huidige) busbaanbrug, waar ongetwijfeld oponthoud ontstaat als de bus voorrang krijgt boven het andere verkeer.

Het positieve rendement dat de ontsluiting teweeg zou moeten brengen is voor ons niet goed navolgbaar. Uitleg door de deskundigen brachten ons hierover nog onvoldoende verheldering. De cijfers die gepresenteerd zijn, lijken ons mede daarom erg optimistisch.

### **b. Files en sluipverkeer**

Uit het bovenstaande vloeit al voort dat we er allerminst van overtuigd zijn dat de ontsluitingsweg filevorming in de stad vermindert. Het lijkt ons vooral waarschijnlijk dat waar het verkeer samenkomt, nieuwe filevorming zal ontstaan (de kruising Petrus Campersingel, ontsluitingsweg en J.C. Kapteynlaan). Hoe lang verwachten de onderzoekers dat de file zal zijn die op de ontsluitingsweg ontstaat? Gaat de Heymanslaan als overloop voor de volle Kapteynlaan fungeren? Wat gebeurt er met het verkeer aan het begin van de busbaanbrug, dat consequent het openbaar vervoer voor moet laten gaan en soms moet wachten op een geopende brug? Tussen busbaanbrug en Petrus Campersingel/J.C. Kapteynlaan komt het verkeer verschillende knelpunten tegen. Hoe worden deze opgelost? Wat de varianten *Circuit* en *Splitsing* betreft denken we hierbij vooral aan de situatie op het Wielewaalplein. Wij menen dat bewoners binnen de variant *Circuit* op meerdere plaatsen veilig moeten kunnen oversteken. Daarvoor zijn naar onze mening verkeerslichten noodzakelijk. Wat betekenen deze verkeerslichten voor de doorstroming van het verkeer?

We hebben ook nog onvoldoende zicht op wat de varianten betekenen voor het verkeer in tal van straten rondom de ontsluitingsweg. Ontstaan er als gevolg van de éénrichtingsverkeersstructuur niet veel meer circulerende bestemmingsverkeersbewegingen? Wat betekent de ontwikkeling van de Korreweg als fietsstraat voor het woonverkeer in de Korrewegwijk? Hoe zit het met verkeer in en

---

<sup>1</sup> Zie voor de cijfers waarop we doelen de multicriteria-analyse van Sweco, § 3.2.2.

rondom de Oosterparkwijk dat de Struisvogelstraat/Florakade gebruikt om het Damsterdiep te bereiken? Fijn dat een deel van de Star Numanstraat geen tweerichtingsverkeer wordt, maar hoe verlopen de verkeersstromen in de wijk dan wel? Hoe vinden buurtbewoners hun weg naar de ontsluitingsweg en wat betekent dit voor de straten in de buurten? Wat is het effect voor het buurtverkeer van het autoluw maken van de Korreweg? De onderzoekers hebben hierover enige ruwe denkrichtingen geschetst, maar die geven nog onvoldoende duidelijkheid. Het moge dan niet allemaal verkeer zijn dat onder de definitie 'sluipverkeer' te scharen valt. De vrees voor een forse toename van verkeer in verschillende woonstraten is verre van ontkracht. De onderzoeksresultaten maken overigens ook niet duidelijk in hoeverre de ontsluitingsweg het 'echte' sluipverkeer zal voorkomen of tegengaan, terwijl dit toch één van de hoofddoelen is van het project.

### **c. Andere belangrijke aandachtspunten voor de leefomgeving**

Naast sluipverkeer in de straten rondom de ontsluitingsweg zijn de belangrijkste aandachtspunten waaraan wij in het kader van leefbaarheid voor de woonomgeving veel belang hechten, zoals genoemd: geluid, parkeren, luchtkwaliteit, en groene inpassing. Daarnaast zijn er nog enkele meer specifieke punten die wij belangrijk vinden, deze passeren hieronder de revue.

#### Geluid

De geluidshinder die de ontsluitingsweg meebrengt in alle drie de varianten baart zeer ernstige zorgen. In alle varianten neemt deze fors toe en raakt deze, zelfs als maatregelen als stil asfalt en geluidsschermen worden getroffen, de maximaal toelaatbare norm. Voor enkele woonschepen ziet het er naar uit dat de geluidsnorm wordt overschreden.

Mocht de ontsluitingsweg er komen, dan is er geen enkele garantie dat de geluidsnorm in de toekomst niet alsnog wordt overschreden. Mochten beschermingsmaatregelen in de praktijk onvoldoende effect hebben op de geluidsbelasting en deze toch boven de 63,9 dB (voor woningen) en 54 dB (voor woonschepen) uitkomen, dan hebben bewoners onder de huidige Wet geen recht op verdere aanpassing van gevels of omgeving.

In het kader van de leefbaarheid van de woonomgeving vinden wij het daarom van belang dat de gemeente er zoveel mogelijk aan doet om de geluidshinder verder te beperken. Wij denken daarbij ook aan aanpassingen aan de gevel van woningen en aan boten. Wat de woningen betreft gaat het voornamelijk om de oudere woningen, waarbij geen rekening gehouden is met de mogelijke komst van een ontsluitingsweg tijdens de bouw. We vinden het wenselijk dat aanwonenden van de kade van de gemeente een vergoeding kunnen krijgen voor het treffen van concrete voorzieningen waarmee zij geluid kunnen weren.

Wat de woonschepen betreft willen wij concreet weten om hoeveel schepen het gaat waarbij de geluidsnorm wordt overschreden, wat de consequenties daarvan zijn en welke alternatieven worden geboden. Daarnaast dienen op te heffen ligplaatsen negatief gekwalificeerd te worden in de multicriteria analyses en gelijk gewogen te worden als de sloop van bestaande gebouwen.

#### Vervuiling door fijnstof en stikstofdioxide

Dat de luchtverontreiniging rondom de ontsluitingsweg binnen de wettelijke normen blijft, neemt niet weg dat de uitstoot van schadelijke stoffen de leefbaarheid van de woonomgeving aantast. Het maatschappelijk besef hiervan groeit. Zo behoort luchtverontreiniging volgens de Gezondheidsraad na roken tot één van de grootste risicofactoren voor de gezondheid. De ontsluitingsweg verhoudt zich daarom slecht met de ambitie van de gemeente om *gezondste stad van Nederland* te worden. We

vinden het wenselijk dat de gemeente er door middel van concrete maatregelen aan gaat werken de uitstoot van fijnstof langs de ontsluitingsweg zoveel mogelijk te beperken. Men zou kunnen denken aan een verbod voor bepaalde vervuilende vervoersmiddelen (diesel). Dat bussen in de toekomst elektrisch zullen zijn is een stap in de goede richting.

Overigens valt het ons op dat in het rapport (p. 28/29) aangegeven wordt dat fijnstofuitstoot in de categorie *vrij matig* naar *matig* zal verspringen. Desalniettemin menen de onderzoekers dat dit niet resulteert in verandering van gezondheidswaarde. Dit begrijpen wij niet.

### Verkeersveiligheid

Het spreekt voor zich dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Voor de Oosterhamrikkade n.z. is het positief dat binnen alle varianten een ventweg dient als buffer, al bleek deze om verkeerstechnische redenen ook noodzakelijk.

Het rapport onderkent dat verkeersveiligheid aan de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan in variant de *Splitsing* en met name in *Circuit* zal afnemen. Welke concrete maatregelen getroffen kunnen en dienen te worden om de verkeersveiligheid te bevorderen is ons onbekend. De zorgen laten zich onder andere gelden op het Wielewaalplein.

Als eerder gemeld maken wij ons met namen in de variant *Circuit* zorgen over de mogelijkheid om het tracé over te steken. Er zijn alleen op de kruispunten van wegen stoplichten gepland, terwijl juist in straten zoals de Vinkenstraat en E. Thomassen a Thuesinklaan bewoners om diverse redenen ook halverwege hun straat veilig willen kunnen oversteken. Er is naar onze mening minimaal één veilige oversteekplaats nodig.

Tussen de Oosterhamrikkade zz en de Vinkenstraat zijn nieuwe dwarsverbindingen voorzien. Hoe dit gerealiseerd kan worden is ons vooralsnog onduidelijk.

### Parkeren

Grote aantallen parkeerplaatsen gaan verloren. *Dat is zoals gezegd in strijd met detorzegging van de wethouders die voorafgaand aan de studie waren gedaan.* Er is nog geen passende/ concrete oplossing voor deze plaatsen. Het verbaast ons onder andere dat er niet naar alternatieve locaties is gezocht. De denkrichtingen die zijn aangedragen overtuigen ons er niet van dat dit probleem zal worden opgelost.

Een onderdeel van de denkrichting is afwachten hoeveel beschikbare ruimte betaald parkeren op zal leveren. Dit betekent dus dat de ruimte die bewoners in et vooruitzicht wordt gesteld (en waar zij voor hun gevoel voor betalen), bij de komst van een ontsluitingsweg wordt afgepakt. Bewoners betalen dan dus letterlijk de rekening voor de ontsluitingsweg. Dit vinden we niet acceptabel.

We verwachten alsnog dat de gemeente haar toezegging gestand doet en maatregelen treft die ervoor zorgen dat de parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie niet vermindert.

### Groene inpassing

Lola heeft gewerkt aan het zichtbaar maken van mogelijkheden voor een groene inpassing. Helaas zijn deze mogelijkheden in onze beleving vrij beperkt, omdat hiervoor de ruimte langs de verbindingswegen ontbreekt. De variant *Splitsing* biedt voor het Oosterhamrikkade n.z. de beste mogelijkheden. Omdat denkbaar is dat de oplossing van het parkeerprobleem uiteindelijk toch ten koste zal gaan van groenontwikkeling, kan het eindresultaat in deze variant echter alsnog tegenvallen. Zoals gezegd is het effect van de noodzakelijke 80 cm hoge geluidsschermen op de leefomgeving in de

variantenstudies nog niet gevisualiseerd. Deze schermen zullen hierop een onmiskenbaar negatief effect hebben.

Is er al sprake van een groene ontwikkeling, dan vragen wij ons af in hoeverre dit groen bijgehouden gaat worden. Een groenstrook met klapprozen en korenbloemen, als verbeeld door Lola, zal weinig realistisch zijn als de gemeente geen budget uittrekt om jaarlijks bij te zaaien. Desalniettemin verwachten we dat de gemeente de gewekte beeldvorming op duurzame wijze zal realiseren.

De groene ontwikkeling aan de zuidzijde van de kade juichen we toe. De ontwikkelingen aan zuidzijde bieden echter geen realistische compensatie voor de verstoring van de leefomgeving aan de noordzijde, waar de last van de ontsluitingsweg zich in alle varianten het meest laat gevoelen. Het 'zichtgroen' aan de zuidzijde zal voor de noordzijde bovendien in de schaduw komen te staan van de binnenkort te verrijzen kolossale wooncomplexen voor jongeren.

De bewoners van de woonschepen pleiten overigens voor behoud van het bestaande groen en hebben hun bedenkingen bij het voorstel van de gemeente om de rooilijn van de bomen enkele meters naar het water te verleggen om langs de tuinen een wandelpad te realiseren. Het wandelpad gaat ten koste van de privacy van de woonbootbewoners. Deze paden zijn niet nodig, omdat er al een wandelroute langs de noordzijde van het kanaal gepland is en er ook gewandeld kan worden met uitzicht op water en oever op het trottoir aan zuidzijde.

#### Fietsverbinding over de busbaanbrug

Het is goed te constateren dat uit het onderzoek blijkt dat een fietsverbinding langs de busbaanbrug mogelijk is. In een eerder stadium van het proces droegen wij een fietsvariant aan, maar dan als alternatief van een ontsluitingsweg. Het doet ons alleen daarom al deugd te constateren dat een fietsverbinding naast de huidige busbaan tot reële mogelijkheden behoort.

De bedoeling is echter een fietsverbinding te creëren naast de ontsluitingsweg. Dit roept vragen op waarop wij nog onvoldoende antwoord hebben. Met name is niet duidelijk hoe de fietsroutes aan beide zijden van en naar de brug zullen lopen. De fietsers 'verdwijnen' als het ware in de wijken. Gaan deze gebruik maken van de smalle ventweg aan de Oosterhamrikkade noordzijde? Of kunnen zij langs de zuidzijde of Vinkenstraat worden geleid en wat betekent dit voor de verkeersafwikkeling en veiligheid aan deze zijde? Ook hier menen wij dat meer duidelijkheid geboden zou moeten worden alvorens het proces een nieuwe fase in gaat.

#### Vinkenstraat en Nijestee

Voor beide routes door de Vinkenstraat, *Splitsing* en *Circuit*, is het op dit moment onduidelijk wat dit voor de bestaande verbouwing betekent. Er wordt door Nijestee uitgegaan van sloop en nieuwbouw. Hoewel de plannen al klaar liggen, is er nog steeds geen overeenstemming tussen Nijestee en de Gemeente hoe de bewoners hierover ingelicht worden. Dit gebrek aan goede communicatie met hen leidt tot veel onrust bij de bewoners van deze straat. Over de wijze waarop eventuele nieuwbouw van de Nijestee-woningen gestalte krijgt bestaat ook nog geen duidelijkheid.

#### Verbinding tussen de wijken

De gemeente houdt de verbinding tussen Korrewegwijk en Oosterparkwijk als ambitie. In het rapport wordt onderkend dat de ontsluitingsweg hierbij in alle varianten per definitie een versturende factor is. De vraag is dus vooral hoe de schade die de ontsluitingsweg doet ontstaan kan worden beperkt. Wij hebben hiertoe een extra brugverbinding aangedragen te realiseren ter hoogte van de Hamburgerstraat. Uit de studie blijkt dat deze brug alleen realistisch is in de variant *Splitsing*.

Uiteindelijk blijkt de brug de enige maatregel die voorgesteld wordt om de barrièrewerking te beperken. We krijgen het gevoel dat dit onderdeel ofwel onder tijdsdruk verwaarloosd is ofwel beschouwd is als een kansloze missie. De brug lijkt nu een excuusbrug te worden, opgevoerd omdat zij nu eenmaal door ons is aangedragen. Een nadere uitwerking over het gebruik en het nut hiervan kent de studie niet (wie gaat de brug gebruiken en waarom en op welke wijze dient met dit gebruik rekening te worden gehouden?). We vragen ons hierbij af of er werkelijk niets anders mogelijk is om afscheiding tegen te gaan.

#### Verkeersknelpunten

Hierboven zijn al enkele knelpunten genoemd die in onze ogen onvoldoende nader uitgewerkt zijn. Wat de ontsluitingsweg zelf betreft zijn dit vooral het Wielewaalplein, de J.C. Kapteynlaan en het begin van de busbaanbrug. Maar ook op de hierna te behandelen fietsvriendelijke Korreweg zijn knelpunten aan te wijzen waarbij onduidelijkheid bestaat. Men denke aan het Floresplein/Heymanslaan en de rotonde waar de Korreweg de J.C. Kapteynlaan en de Sumatralaan ontmoet.

#### **d. De fietsvriendelijke Korreweg**

De Korreweg als fietsvriendelijke straat heeft voor aanwonenden het voordeel dat de straat rustiger zal worden en minder geluids- en luchtvervuilingshinder zal geven. De prijs hiervoor wordt echter bij het Oosterhamriktracé gelegd, waarmee dit voordeel voor de buurt als geheel wordt opgeheven. Als gezamenlijke buurtorganisaties hebben wij er moeite mee dat het autoverkeer volgens de plannen op het Oosterhamriktracé geconcentreerd wordt, waar spreiding van het autoverkeer een reële en eerlijkere optie was geweest. De uitkomsten van het onderzoek van Goudappel Coffeng ondersteunen dit nadrukkelijk. Laat men de Korreweg met rust, dan levert deze bij de realisatie van een ontsluitingsweg door het Oosterhamriktracé een belangrijke bijdrage aan de robuustheid van het wegennet.

We begrijpen dat het fietsverkeer meer ruimte verlangt, met name in de spits. We menen dat de fietsers het meest baat hebben bij de aanpak van knelpunten, waarvan de Gerrit Krolbrug er één is. We juichen zeer toe dat deze wordt vernieuwd en verhoogd, waardoor doorstroming voor fietsverkeer al aanzienlijk beter zal zijn. De winst die voor fietsers op de Korreweg als fietsvriendelijke straat *zelf* bereikt wordt, is voor ons gevoel niet indrukwekkend, te meer omdat er bussen blijven rijden. De waarde van de fietsvriendelijke Korreweg is voor ons gevoel vooral symbolisch.

We zien meer in de aanpak van de andere knelpunten als de rotonde bij de J.C. Kapteynlaan. Maar juist hierop biedt het onderzoek nog geen duidelijke visie. De kruising van de Korreweg met de Heymanslaan en het Floresplein, dat door bewoners tijdens de ontwerpessies als grootste ergernis werd bestempeld, wordt in het rapport zelfs niet eens genoemd.

Het zijn met name de noordelijke wijken die van de fietsstraat profiteren. Voor de Korrewegwijk kent het plan, in beide varianten vooral ook nadelen. Met name de variant *Fietspaden* kost langs de Korreweg 81 parkeerplaatsen. Bij de variant *Fietsstraat* vervallen aan beide zijden ter hoogte van het Molukkenplantsoen-Hamburgervijver meerdere parkeerplaatsen. Gezien het grote aantal parkeerplaatsen dat aan de Oosterhamrikkade al opgeofferd worden, is dit voor ons onacceptabel. We betreuren daarnaast het grote verlies aan bomen. Voor de bereikbaarheid van de woonomgeving hechten wij eraan dat de nieuwe Gerrit krolbrug toegankelijk blijft voor autoverkeer. Tevens vinden we het belangrijk dat er een ontsluiting komt op de Korreweg voor autoverkeer van bewoners van de Berlagehof, om te voorkomen dat de bewoners de smalle straten van de Professorenbuurt als doorvoerroute gaan gebruiken.



Ook wat de fietsvriendelijke Korreweg betreft, menen we dat het onderzoek nog te weinig duidelijkheid geeft over knelpunten (parkeren, verkeersveiligheid, gevaarlijke kruispunten).

### **3. Samenvatting en eindconclusie**

De bedoeling van de ontsluitingsweg is de bereikbaarheid van het UMCG (en de binnenstad) met name in de spits te vergroten en om te voorkomen dat files en sluipverkeer de leefbaarheid in de omgeving aantasten. Daarbij wordt door zowel ons als de gemeente gehecht aan een goede inpassing in de leefomgeving, waarbij het een randvoorwaarde is dat de leefomgeving er per saldo op vooruit gaat. Met deze bedoeling in gedachten hebben we de variantenstudie met een open vizier gevolgd.

We zijn in grote lijnen positief over de communicatie tussen gemeente en bewoners gedurende de variantenstudie. Daarin heeft veel verbetering plaatsgevonden. De rol van de onafhankelijke procesbegeleider, die wij ook als klankbord mochten gebruiken, was hierbij onmisbaar. Op verschillende door ons aangedragen wensen is welwillend gereageerd (wat overigens niet betekent dat onze wensen ook zijn ingewilligd). De betrokkenheid van aanwonenden bij de variantenstudie door Sweco en Lola werd door hen doorgaans positief beoordeeld. Er is door de projectleider en zijn team onmiskenbaar hard gewerkt.

De eisen die aan de ontsluitingsweg gesteld worden liggen echter zeer hoog en het tijdpad bleek zeer krap bemeten. De hoge ambities zetten de gemeente en onderzoekers onder grote druk. We constateren dat dit ertoe geleid heeft dat de belangrijke vraagstukken op tal van onderwerpen nog niet van een adequaat antwoord zijn voorzien. Er bestaan onduidelijkheden wat de doorstroming van verkeer betreft, maar met name ook op het vlak van filevorming, sluipverkeer en de overige waarborgen die voor onze leefomgeving belangrijk zijn.

Het resultaat van de studie ervaren wij met het oog op de leefbaarheid van de omgeving zeer teleurstellend. Zo bleken al gauw weinig ruimte en mogelijkheden voor een wenselijke inpassing, zoals ons aanvankelijk door de gemeente was voorgespiegeld. Onze randvoorwaarden worden met voeten getreden. Zo is het grote verlies van parkeercapaciteit zijn binnen alle varianten niet acceptabel en is een adequate oplossing hiervoor niet in zicht. Dit neemt niet weg dat we nog steeds hechten aan de toezegging van de wethouder dat er geen significante vermindering van parkeercapaciteit in de wijken zou ontstaan. Wat geluidshinder betreft raakt de ontsluitingsweg, zelfs als maatregelen als stil asfalt en geluidsschermen zijn getroffen, de maximum norm en er is geen enkele garantie dat deze in de toekomst niet wordt overschreden.

Het rendement van de doorstroming van verkeer, zoals in de prognoses van de onderzoekers is gepresenteerd, is in onze beleving onvoldoende om deze ingrijpende en dure infrastructurele maatregelen te rechtvaardigen. Met name op de Petrus Campersingel/J.C. Kapteynlaan treedt wat verkeersbewegingen betreft nauwelijks effect op, zodat wij ons afvragen wat dit betekent als er een ontsluitingsweg op dit toch al drukke kruispunt zal uitmonden. Er is nog weinig zicht op wat het effect is van verschillende knelpunten op de doorstroming van het verkeer. We vrezen overigens filevorming op meerdere punten binnen het tracé.

Over tal van andere punten die de leefomgeving betreffen is evenmin voldoende opheldering geboden:

- Het is ons onvoldoende duidelijk hoe het verkeer zijn weg zal vinden door de woonstraten rondom de ontsluiting. Het onderzoeksrapport toont overigens niet aan dat door de ontsluitingsweg het sluipverkeer zal afnemen, daarnaast vrezen wij extra circulatie van bestemmingsverkeer door de éénrichtingswegen.

- Het is goed te constateren dat een fietsverbinding langs de busbaanbrug tot de mogelijkheden behoort, maar er is niet onderzocht hoe het fietsverkeer zich afwikkelt en wat dit betekent voor de belasting van de wegen in de woonomgeving binnen de varianten.
- De onderzoekers hebben geen enkele mogelijkheid aangedragen om scheiding van de wijken te verzachten. De enige mogelijkheid, de brug over het kanaal ter hoogte van de Hamburgerstraat, is afkomstig van ons. Deze komt overigens alleen voor in de variant *Splitsing*. Een serieuze uitwerking hiervan ontbreekt. Nader onderzoek naar dit aspect lijkt ons geboden.

De groene ontwikkelingen aan de zuidkant van de kade juichen we toe, maar ze bieden geen realistische compensatie van de zware lasten aan de noordkant, waar de kansen voor een fraaie inpassing beperkt bleken.

Wat de Korreweg betreft betreuren we het dat deze autoluw gemaakt wordt, waardoor deze niet bijdraagt aan een betere spreiding van de verkeersdruk en aan het door de gemeente gewenste robuuste wegennet. Wat betreft het busverkeer in de variant *Fietsstraat* constateren wij een flinke vertraging. Fietsers zijn volgens ons het meest gebaat bij aanpak van knelpunten en veel minder bij de fietsstraat, die in onze beleving vooral symbolische waarde heeft. We juichen daarom vooral de vervanging van de Gerrit krolbrug toe.

De ontwerpen voor de fietsvriendelijke Korreweg roepen echter nog teveel vragen op om een uitspraak te kunnen doen over een wenselijke variant. Met name vrezen we (opnieuw) een verlies aan parkeercapaciteit en is ons onvoldoende duidelijk wat de variant *Fietsstraat* betekent voor de verkeersveiligheid. Ons is ook onvoldoende duidelijk wat het gevolg is van beide varianten voor de knelpunten op het Floresplein en J.C. Kapteynlaan.

Op basis van onze interpretatie van de resultaten van het onderzoek constateren we dat het zeer onwaarschijnlijk is dat met de komst van een ontsluitingsweg, in welke variant dan ook, de leefomgeving er per saldo op vooruit zal gaan. Daarvoor worden teveel concessies gedaan aan de belangrijke waarborgen. De mogelijkheden voor een echte 'upgrade' van de leefomgeving bleken te klein, waardoor het onderzoek zich uiteindelijk richt op schadebeperking. We betreuren dit ten zeerste. We menen daarom dat de ontsluitingsweg er niet zou moeten komen. Ook het afzonderlijk ontwikkelen van de fietsvriendelijke Korreweg zien wij niet zitten. Onderzoek heeft immers duidelijk aangetoond dat deze alleen mogelijk is als er een duidelijk alternatief is voor het autoverkeer.

Denkt het college hier nog steeds anders over, dan menen wij oprecht dat het te vroeg is om een voorkeursvariant te kiezen. In het voorstadium van dit proces zijn grote ruimtelijke problemen niet benoemd of onderkend, waardoor wij geconfronteerd zijn met verwachtingen die niet waar te maken bleken. De rekening hiervoor drukt op de omgeving.

We constateren dat er nog steeds tal van onduidelijkheden en problemen zijn die, als er nu geen duidelijkheid komt, verderop in het proces opnieuw tot grote problemen gaan leiden. Het gevaar bestaat dat opnieuw grote politieke druk op de voortgang wordt gelegd omdat er nu eenmaal al veel geld en tijd in is gestoken, waar de leefomgeving dan opnieuw de dupe van zal zijn.

We menen dat meer grondig en zorgvuldig onderzoek nodig is naar het mogelijke rendement van de ontsluiting en de effecten van de varianten op omliggende omgeving op vrijwel alle bovengenoemde punten. We verwachten daarbij dat zoveel mogelijk in kaart gebracht wordt wat gedaan kan worden om schade voor de leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden, waarbij vooral ook meer aandacht is voor de budgettaire gevolgen van alle te nemen maatregelen.

We verwachten overigens zonder meer dat de wethouder zijn toezegging dat in de buurt geen parkeercapaciteit verloren gaat gestand doet. Ook verwachten wij dat de gemeente alles doet wordt

om geluidshinder tegen te gaan. Dat betekent dat er meer maatregelen getroffen worden dan die welke in het onderzoek worden voorgesteld om binnen de maximale norm te blijven. We denken aan een tegemoetkoming voor bewoners van oudere huizen voor de nodige maatregelen aan de gevels en voor woonbootbewoners. Ook verwachten we een plan waarin duidelijk wordt hoe groene ontwikkeling duurzaam zijn beslag krijgt en hoe de scheiding die de ontsluitingsweg tussen de wijken teweeg brengt binnen de perken kan blijven.

***Eindconclusie in enkele zinnen :***

We vinden dat de ontsluitingsweg er niet moet komen, omdat de rekening hiervan zwaar betaald wordt door de leefomgeving, terwijl het rendement niet overtuigend positief is. Is het college hiervan niet overtuigd, dan menen wij dat eerst nader en grondiger onderzoek gedaan moet worden naar rendement en waarborgen voor leefbaarheid van de omgeving, alvorens dit proces een volgende fase in mag gaan. Dit om te voorkomen dat de oplossing van grote problemen worden verlegd naar een volgende fase, waarin vervolgens blijkt dat ze niet zonder grote offers oplosbaar zijn .

## *Visie woonbootbewoners Herinrichting zuidoever Oosterhamrikkanaal februari 2018*

### **Overleg herinrichting Oosterhamrikkade zuidzijde.**

Met het principebesluit zijn de hoofdvarianten voor de autoverbinding vastgesteld en daarmee ook de verkeerskundige rol van de Oosterhamrikkade zuidzijde. Daarom kan worden gestart met voorbereiding voor de herinrichting van de zuidoever.

In de raadsvergadering van 29 juni is aangegeven dat er een plan komt voor de kade en de tuintjes van de woonschipbewoners. Afgesproken is dat tegelijk met de verdere uitwerking van de drie varianten voor de autoverbinding, met de bewoners een plan voor de herinrichting van de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal wordt opgesteld.

Dit plan wordt tegelijk met het voorkeursalternatief aan de raad ter besluitvorming aangeboden.

Dit traject is in het najaar van 2017 gestart:

Op verzoek van projectleider Jeroen Engels zijn we begonnen in een aantal kernpunten te verwoorden hoe wij het walgebruik zien en hoe we het ons in de toekomst voorstellen, zodat dit als startpunt gebruikt kan worden in de discussie met de stedenbouwkundigen over de herinrichting van de zuidoever.

Op 22 november heeft een eerste verkennend overleg plaatsgevonden met een delegatie van drie bewoners, de projectleiding en stedenbouwkundige Kees van Bohemen.

Doel van het gesprek was nader kennismaken en ideeën uitwisselen.

Het tweede overleg vond plaats op 19 december. Kees had naar aanleiding van het vorig overleg enkele profiel schetsen gemaakt, deze zijn besproken. Als aanvulling op dit overleg is op woensdag 17 januari in de straat en tuinen e.e.a. uit gemeten om een betere beeld te krijgen hoe papier en praktijk elkaar vinden.

Als afsluiting zijn alle bewoners aan de groene oever op 24 januari uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst om kennis te nemen van hetgeen in het vooroverleg besproken is en hier zijn mening over te geven.

Gedurende het verloop van de avond bleek wij een wat bredere visie hadden over de inrichting van de straat van gevel tot water, terwijl de gemeente zich vooral had toegespitst op de vraag hoe kunnen we iets anders doen met het bestaande groen.

Wij zijn van mening dat het voor de leefbaarheid in de straat en het karakter van de groene ruimte aan de OHKzz essentieel is bij de herinrichting in te zetten op meer ruimte direct voor de grootschalige jongerenhuisvesting i.p.v. aan de overzijde van de straat.

Waarbij er voldoende ruimte overblijft voor een meer bescheiden wandelpad tussen de parkeerstrook en de tuinen, zonder dat daarvoor de rooilijn van de bomen verplaatst hoeft te worden.

### **Kernpunten beleving walgebruik:**

- De tuin is een belangrijke buffer tussen straat en schepen, waarborg voor beetje privacy in veel drukker wordende woonomgeving.
- Geen recreatie tussen en naast de schepen, maar op speciaal daarvoor ingerichte delen van de oever, bv naast de bruggen, eventueel een ligplaats voor opheffen.
- Voldoende bruikbaar tuin oppervlak en niet alleen talud, maar zonder begroeiing tot over de parkeerplaatsen.
- Niet alleen rekening houden met de recreatieve kant maar ook met de ecologische kant van het groen.
- Mogelijkheid voor diversiteit, zowel qua stijl van inrichting als qua keuze wel of geen tuin, met of zonder berging.
- Oever over hele lengte van ligplaats als tuin in gebruik met een diepte tot de rooilijn van de kastanje bomen, zoals beschreven in Bestemmingsplan Openbaarwater.
- Eén schuurtje van 3x4x2,5 m per woonboot, indien wenselijk volgens ontwerp passend in de nieuwe omgeving.
- De mogelijkheden en beperkingen met betrekking tot het gebruik van de tuin vastleggen in een bruikleenovereenkomst.

In het eerste overleg hebben wij ons welwillend getoond voor het idee van een wandelpad langs de parkeerstrook. Waarbij de situatie ter hoogte van OHK 1051 als referentie is genoemd.



In het tweede overleg vonden wij het positief dat de gemeente er niet negatief tegenover staat om de oever in de hele lengte van de ligplaats in gebruik te geven. Dit betekent geen “recreatie” tussen de schepen en nutsvoorzieningen.

Hoewel het de nodige nadelen met zich meebrengt, staan wij niet negatief tegenover de insteek om van de straat één richtingsverkeer te maken ter voorkoming van sluipverkeer. Een mooie bijkomstigheid is dat de straat hierdoor versmald kan worden van 5,70m naar 3,50m, waardoor extra ruimte ontstaat voor de herinrichting.

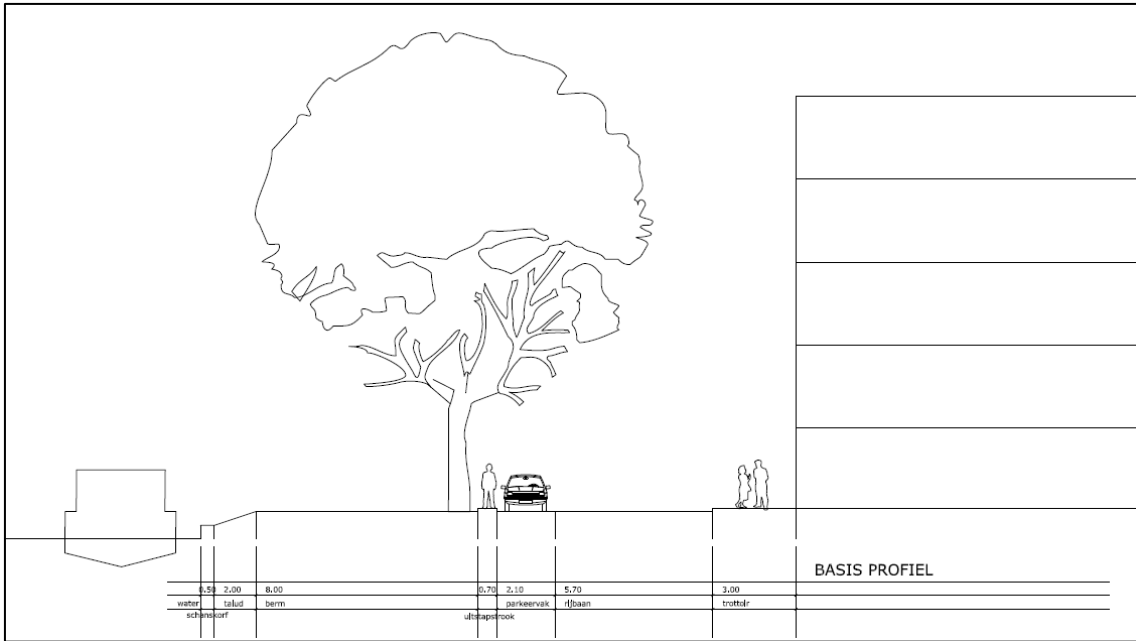
De gepresenteerde profielschetsen riepen echter de nodige bedenkingen bij ons op:  
Wat is de noodzaak van het pad op die plaats en wie zit er op te wachten?

Hoe kan door de juiste keuzes te maken bij de herinrichting voorkomen worden dat de zone langs onze tuinen uiteindelijk devalueert in een uitlaatzone en een fietsparkeerplaats voor de grootschalige jongerenwoningen aan de overzijde van de straat?

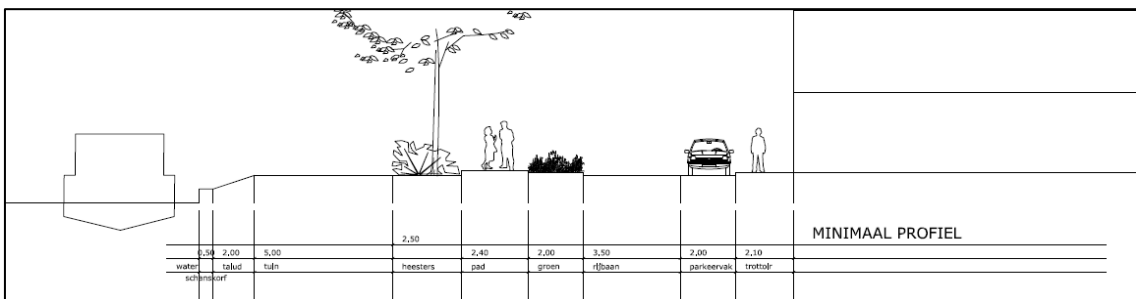
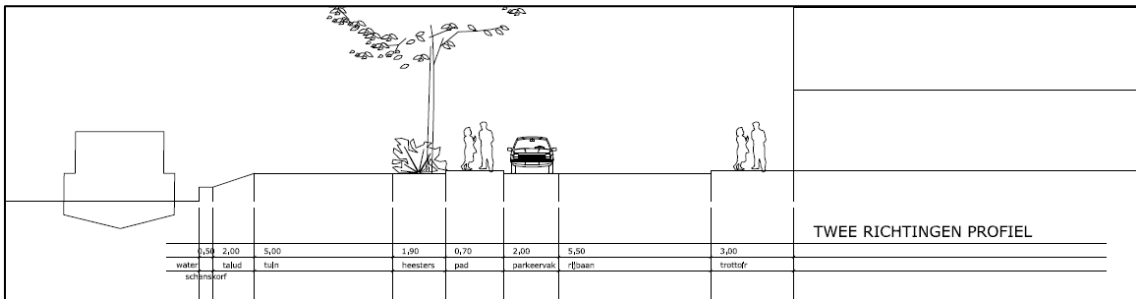
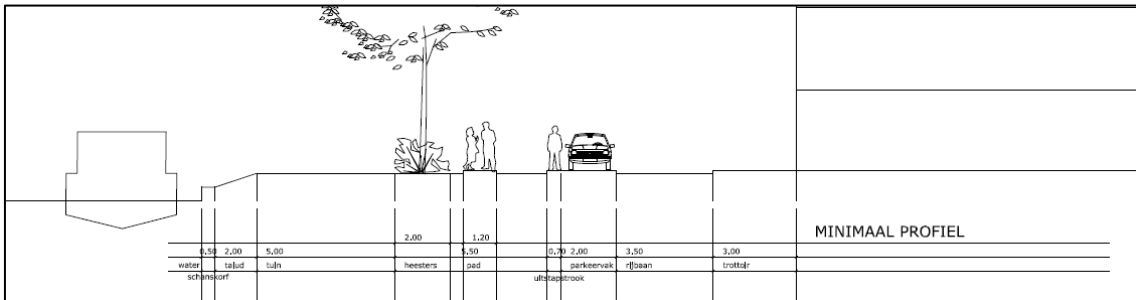
Hoe ruim moet het wandelpad bemeten worden?

Over deze bedenkingen en de beeldkwaliteit van de tuinen is tijdens de informatieavond aan de hand van door ons meegebrachte referentie beelden uitgebreid verder gesproken.

### **Profiel schets huidige situatie:**



**Alternatieve profielen gemaakt ter discussie:**



Wij hebben een aantal punten van zorg:

- In de voorgestelde profielen houdt de gemeente vast aan een diepte van de tuin van 5m. In het basis profiel wordt van een “berm” van 8m gesproken, voor velen van ons is dat gewoon onze tuin. We raken dus in alle gevallen 3 m kwijt.

Het valt behoorlijk tegen hoeveel bruikbare grond dat is, aangezien anders dan op de tekening de oever verre van vlak is, blijft er dan vooral schuin terrein over.

Dit is jammer omdat in het gebruik juist de diepte voor een belangrijk deel de gebruiksmogelijkheden bepaalt.

- De gemeente wil een wandelroute langs onze tuinen maken. In eerste instantie dachten we aan het breder maken van de stoep naast de parkeerplaatsen, net zoals voorbij de Oliemuldersbrug. Bij een smaller wordende weg zou dit niet ten kosten hoeven gaan van de diepte van onze tuinen. De gemeente ziet dit anders en zet in op een breed wandelpad geflankeerd met een strook heesters en een lichtere boomstructuur waarvan de rooilijn dichter naar het water moet komen. Iets waarvan wij ons afvragen wat de noodzaak is dit zo grootschalig aan te leggen, zie de referentie plaatjes in bijlage 1 en 2 hoe dat elders is ingericht.

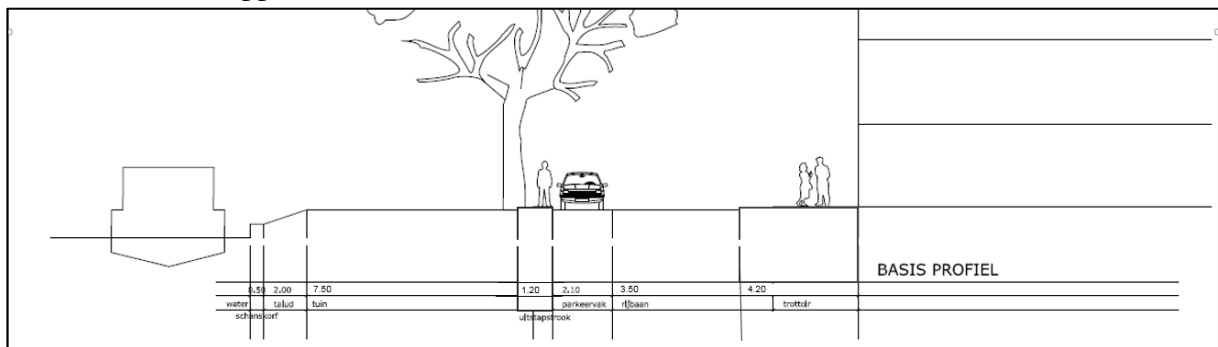
Te meer omdat aan de noordoever ook al een wandelroute langs het water gepland is. En de OHKzz bij twee verkeersvarianten ingeklemd zal komen te liggen tussen twee complexe verkeersknooppunten, waarbij de kans zeer reëel is dat het een geïsoleerd pad wordt zonder logische aansluiting op een groter geheel.

- Wij hebben onze zorgen geuit over het risico dat de overburen en hun gasten hun fietsen tegen onze tuinhekjes gaan parkeren wanneer er aan onze kant meer ruimte is dan op het trottoir aan de overkant van de straat, zie ook bijlage 3.

Ook zit je niet echt lekker meer in de tuin als deze, én meer transparant moet worden, én er een wandelroute direct langs komt, zie bijlage 4.

Daarom zien wij eigenlijk meer in een aantrekkelijke wandelroute op een ruimer aangelegde stoep aan de overkant van de straat. Dit in combinatie met een bescheiden stoep tussen onze tuinen en de parkeerplaatsen.

Waardoor men vanaf een iets grotere afstand van onze tuinen en schepen kan genieten en beter in en uit de auto kan stappen.



Het is te overwegen de straat een extra groene karakter te geven een lichte boomstructuur langs de stoeprand vergelijkbaar met de Soendastraat (zie bijlage 1) en in te zetten op groene gevels, als sterk maat-/schaalcontrast tussen de groot stedelijke bebouwing de beslotenheid en het parkachtig karakter op straat niveau.

## Bijlage 1. Referentie wandelroutes langs andere “Radialen”

Het valt ons op dat bij vergelijkbare “Radialen” zoals het Damsterdiep en de Bedumerweg, geen gebruik gemaakt wordt van het in ruime mate aanwezige groen en de wandelroutes over het trottoir langs de bebouwing lopen.

Wij vragen ons daarom af waarom uitgerekend daar waar het groen wel in gebruik is het trottoir ontoereikend zou zijn als wandelroute.





## Bijlage 2. Referentie Wandelpaden langs groene oever.

Welke maatvoering en inrichting van de wandelpaden de groene oever is gekozen elders in de omgeving.

De norm is parkeren aan de groenkant van de straat, een relatief breed trottoir bij de bebouwing en een relatief smal trottoir langs het groen.



Gorechtkade.



Floresplein.



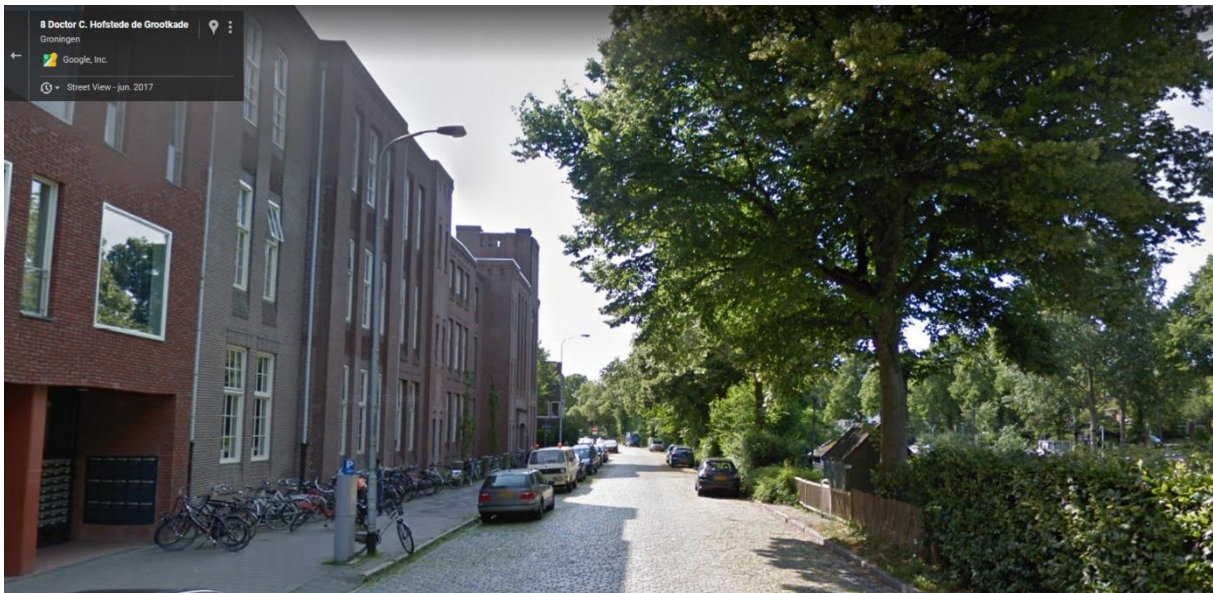
Soendastraat/Bedumerweg.

### Referentie 3. Fietsparkeren en afval.

Wij maken ons zorgen dat door de grootschalige jongerenhuisvesting in de straat het wandelpad langs onze tuinen een aantrekkelijke parkeerplaats voor fietsen zal blijken.



Oppenheimstraat Professorenbuurt West, fietsparkeren in de heg i.p.v. voor de deur.



Hofstede de Grootkade, brede stoep met voldoende ruimte voor fietsen.



Oosterhamkade Noordzijde, aandacht voor afval, voorkomen van zwerfvuil in en langs de tuinen.

## Bijlage 4. Erfafscheiding langs voetpad.

Bij woonhuizen is het de norm de tuinen af te sluiten met hoge hekken om de privacy te waarborgen en ongenode gasten buiten te houden. Het is een menselijke behoefte openbaar en privé te scheiden. De doelstelling voor de herinrichting van de groene oever is een open karakter. Wat is een modus die recht doet aan beide?



Kraanvogelstraat de Stadswerf, muur met daarop semi transparant hekwerk.



Melisseweg, tuinen afgezet met hoog hekwerk, door bewoner dicht gemaakt met rietmatten.

## Bijlage 5. Referentie liggebieden.



Wilhelminakade, veel groen met hier en daar een doorkijk, trottoir langs de tuinen, primaire wandelroute aan parkzijde.



Wilhelminakade, heg met boomstructuur waardoor meer open en minder groen.



Hofstede de Grootkade, geen trottoir langs tuin, heg met bomen, straat heeft een ruim open karakter van de straat.



Hofstede de Grootkade, geen trottoir langs tuin, veel groen met hier en daar een doorkijk, straat heeft een intiem besloten karakter.