



**AANPAK**  
**OOSTERHAMRIKZONE**



**TOELICHTING OP HET ONTWERPBESLUIT**

# **VOORKEURSVARIANT OOSTERHAMRIKZONE**

**AUTO- EN BUSVERBINDING | OEVERVERBINDING | FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG**



### De Oosterhamrikzone: levendige stadsader, zone in verandering

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

De aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterparkwijk en in de Korrewegwijk is goed voor de bereikbaarheid van de stad en de wijken, maar heeft flinke gevolgen voor de direct omwonenden. Naast een woonstraat krijgen zij ook nog een busbaan of een drukke autoverbinding voor de deur. Er zijn zorgen over geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, parkeren en woonplezier. Die zorgen begrijpen we goed. De aanleg van wegen en bruggen doet een beroep op de beperkte beschikbare ruimte en vraagt daarom om een goede balans en een nieuwe inrichting van de openbare (verblijfs)ruimte. Van een vergeten gebied groeit de zone rondom het Oosterhamrikkanaal uit tot een levendige stadsader. Op de website [www.aanpakooosterhamrikzone.nl](http://www.aanpakooosterhamrikzone.nl) laten we bewoners en ondernemers aan het woord over de toekomst van het gebied. Met ruimte voor vragen, klachten en zorgen en bovenal: een eigen visie op de toekomst. De komende jaren verwelkomt het gebied veel nieuwe bewoners die worden aangetrokken door de levendigheid, de omgeving en de nabijheid van de voorzieningen en de binnenstad.

## SAMENVATTING

De stad Groningen is het centrum in de regio voor werk en voorzieningen. Het aantal inwoners en bedrijven blijft groeien. Bovendien komen steeds meer mensen vanuit de regio naar de stad om te werken, naar school te gaan of voor belangrijke voorzieningen zoals de ziekenhuizen. Stad en provincie hebben de afgelopen tientallen jaren een beleid gevoerd van concentratie van functies en voorzieningen, dichtbij de stad, dichtbij het centrum. Dat draagt bij aan een aantrekkelijke binnenstad en woonwijken, stimuleert fiets- en openbaar vervoergebruik en houdt de groene rand rondom de stad in stand. Ondanks de forse inzet op deze alternatieven voor de auto, is het juist die compactheid van onze stad die om een betere autobereikbaarheid vraagt.

Een nieuwe autoverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en de binnenstad is nodig, stelde de raad in 2016. Deze nieuwe verbinding verbetert de doorstroming, bundelt verkeer op de hoofdwegen (en dus minder in de wijken) en maakt het wegennetwerk 'robuuster', bijvoorbeeld bij incidenten. Een nieuwe autoverbinding maakt een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg mogelijk: fietsers krijgen meer ruimte, auto en bus zijn 'te gast'. Voor een toekomstbestendige bereikbaarheid is een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal gewenst. Brugopeningen in de toekomst hebben grote gevolgen voor de betrouwbaarheid van het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Een verkeersplan legt de maatregelen vast die de doorstroming van het verkeer verbeteren aan de oostkant van de stad. Dat is nodig omdat de stad groeit en het verkeer toeneemt. Ook in de toekomst.

Grootschalige verkeersmaatregelen in de stad zijn ingrijpend. Verkeersstromen zullen veranderen. Ventwegen of woonstraten maken plaats voor drukke gebiedsontsluitingswegen of busbanen. De 'winst' op stads- en wijkniveau kan een 'verlies' op buurt- en straatniveau betekenen. Het is dus ook de opgave om de kansen in de wijken die er liggen te verzilveren, en de nadelen zoveel mogelijk te beperken. Er zijn zorgen over de thema's die het woonplezier en de leefomgeving raken: geluid, lucht, veiligheid en parkeren. Er liggen kansen voor de leefbaarheid: meer ruimte voor groen, het verbinden van de wijken met het water en meer ruimte voor de wandelaar en fietser.



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

De uitkomsten van de varianten liggen op groot aantal aspecten dicht bij elkaar. De variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee de ook de hinder voor aanwonenden. Ook wordt het kanaal versmalt.

Het gevolg is dat de woon- en leefkwaliteit aan de Oosterhamrikkade noordzijde en voor woonschipbewoners in het Oosterhamrikkanaal afneemt. Voor de Oosterparkwijk betekent het vanzelfsprekend dat de kwaliteit gelijk blijft. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van de variant Bundeling staan haaks op de ambities om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden. De variant Circuit, scoort onvoldoende op (verkeers)veiligheid in het tracédeel van de Oosterparkwijk. Het autoverkeer moet omrijden en een doorgaande autoverbinding conflicteert met de wijkfunctie en gebruik van het Wielewaalplein. Wat betreft de investeringen zijn de kosten van de variant Circuit fors minder dan Bundeling en Splitsing. Ondanks dat de aanlegkosten lager zijn, zien wij 'Circuit' als de minst wenselijke variant.

De variant Splitsing - de (tweerichting) autoverbinding over de Oosterhamrikkade noordzijde en de bus door E. Thomassen à Thuessinklaan – Wielewaalplein - Vinkenstraat zien wij als meest kansrijke variant, wanneer er met nieuwbouw aan de Vinkenstraat Noorzijde meer ruimte ontstaat. 'Splitsing' doet het meest recht aan de ambities: meer groen is te realiseren, het biedt ruimte voor wandelaar en fietser en draagt bij aan de verbinding tussen de wijken, met het Oosterhamrikkanaal als hart. Hoogwaardig Openbaar Vervoer rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de leefbaarheid in de Oosterparkwijk, waar honderden, zo niet duizenden inwoners bijkomen. Daarbij telt de 'winst' van een rechtstreekse verbinding (bij een nieuwe oeververbinding) en 1 kruising minder in het bustracé, zwaarder dan het behoud van de huidige, goed functionerende busbaan. De opgave voor het vervolg is een goed ontwerp voor de kop van de Vinkenstraat en het Wielewaalplein te maken, waarin de haltes, parkeren, fietsparkeren en de bereikbaarheid van de ondernemers tot hun recht komen. Ook de verkeersveiligheid verdient nadere uitwerking, deze scoort negatief. Zoals bij alle varianten zijn de effecten voor de aanpalende straten lucht en geluid groot, gezien vanuit een situatie zonder autoverbinding. Het verlies aan parkeerplaatsen valt (maar) beperkt te compenseren. Een deel van de oplossing zien we in uitbreiding van beleidsinstrumenten, zoals betaald parkeren en 'parkeren op eigen terrein'. Vanuit de keuze voor de variant Splitsing is een nieuwe brug in het verlengde van Vinkenstraat de meest logische keuze. De aanlegkosten van een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal is ongeveer 35 miljoen 'goedkoper' dan een aquaduct.

Om meer ruimte en comfort voor de fiets te creëren op de Korreweg, en om de ruimtelijke kwaliteit te versterken zien wij de variant 'fietsstraat' als de te kiezen optie, in combinatie met de aanleg van de autoverbinding in de Oosterhamrikzone. De opgave is ook om het aantal auto's op het deel tussen de Kapteynlaan en het Boterdiep te beperken. Het ontwerp van de Gerrit Krolbrug houden we in stand. Een logische aansluiting op de fietsvriendelijke Korreweg wordt inbreng voor het definitief ontwerp van de brug.

De uitwerking van het raadsbesluit was intensief en vroeg veel van de betrokken bewonersorganisaties. Er zijn vele overleggen en bijeenkomsten geweest waarbij de aanpak en inhoud aan de orde zijn gesteld. Ons college heeft waardering voor deze inzet en de kritische houding. Uit het advies komt het beeld naar voren dat de bewonersorganisaties nog een groot aantal vragen en zorgen hebben, met name over de woon- en leefomgeving. Zorgen die wij voor een groot deel ook hebben. Daarom hebben wij oplossingen benoemd, danwel een randvoorwaarde gesteld voor de volgende fase van uitwerking. We hebben bij de bekendmaking van ons voornemen met de vertegenwoordiging van de bewonersorganisaties afgesproken dat wij de inspraakperiode benutten om gezamenlijk de uitwerking van de zorgpunten beter in beeld te krijgen, voor de vervolgfase. Met de keuze voor de varianten en de uitwerking die in de planuitwerkingsfase volgt, ontstaat meer duidelijkheid en kan de raad op dat moment het definitieve besluit over de aanleg nemen.



## INHOUDSOPGAVE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SAMENVATTING.....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>INHOUDSOPGAVE .....</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>INLEIDING .....</b>                                 | <b>6</b>  |
| <b>1. OPDRACHT .....</b>                               | <b>8</b>  |
| 1.1. UITGANGSPUNTEN.....                               | 8         |
| 1.2. VARIANTEN .....                                   | 9         |
| 1.3. MOTIES EN TOEZEGGINGEN.....                       | 11        |
| 1.4. KADERS .....                                      | 12        |
| <b>2. AANPAK .....</b>                                 | <b>13</b> |
| 2.1. OPEN, TRANSPARANT EN BENADERBAAR.....             | 13        |
| 2.2. INTEGRAAL ONDERZOEK EN ONTWERP.....               | 14        |
| 2.3. OMGEVING AAN 'T WOORD.....                        | 15        |
| <b>3. UITWERKING .....</b>                             | <b>17</b> |
| 3.1 TOETSING UITGANGSPUNTEN .....                      | 17        |
| 3.2. AANDACHTSPUNTEN.....                              | 19        |
| 3.2. AANDACHTSPUNTEN WOON- EN LEEFOMGEVING.....        | 20        |
| 3.3. AANDACHTSPUNTEN KOSTEN .....                      | 23        |
| 3.3. ADVIES BEWONERSORGANISATIES.....                  | 23        |
| <b>4. BEOORDELING EFFECTEN EN CONCLUSIES.....</b>      | <b>25</b> |
| 4.1. NOODZAAK .....                                    | 25        |
| 4.2. MAAKBAARHEID, HAALBAARHEID EN WENSELIJKHEID ..... | 26        |
| <b>5. ONTWERPBESLUIT VOORKEURSVARIANTEN .....</b>      | <b>31</b> |
| HOOFDBESLUIT.....                                      | 31        |
| OPGAVE VOOR DEFINITIEF ONTWERP.....                    | 31        |

## INLEIDING

Tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad is een nieuwe verbinding nodig voor auto's, fietsers en bussen. Deze nieuwe verbinding moet de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van de stad flink verbeteren. Dat is nodig omdat de stad groeit en het verkeer toeneemt. Ook in de toekomst. De gemeenteraad heeft in juni 2016 vastgesteld dat de nieuwe autoverbinding noodzakelijk is en heeft het college van B&W de opdracht gegeven om drie mogelijke varianten te onderzoeken op maak- en haalbaarheid. Een nieuwe autoverbinding maakt een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg mogelijk.

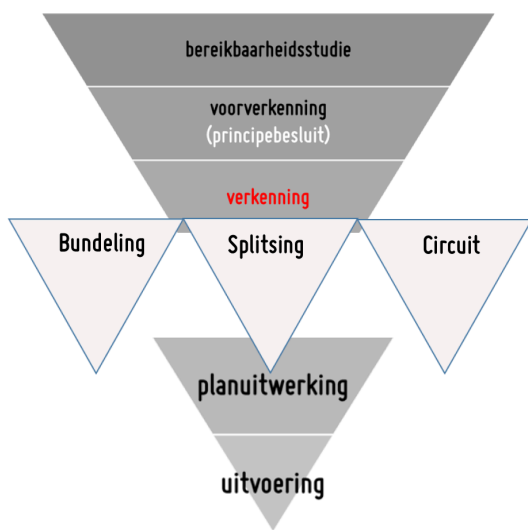
De Korreweg is één van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks 16.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Op piekmomenten zijn de smalle fietspaden langs de Korreweg overvol. Fietsers moeten op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid: een fietsvriendelijke Korreweg waar de auto 'te gast' is. Het plan voor de fietsvriendelijke Korreweg is afgestemd op de plannen voor een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

De busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal is een onmisbare schakel in plannen voor een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone. De brug moet veilig en stevig genoeg zijn om het extra verkeer aan te kunnen. We hebben onderzocht wat er nodig is om de huidige busbaanbrug geschikt te maken voor een auto- en busverbinding. Voor de langere termijn hebben we een geheel nieuwe verbinding bekeken over het Van Starckenborghkanaal: een brug of een aquaduct, ten noorden of ten zuiden van het Oosterhamrikkanaal.



Afbeelding: bereikbaarheidsdoelen autoverbinding Oosterhamrikzone

Het college van B&W heeft de onderzoeken afgerond en presenteert de uitkomsten van het onderzoeks- en ontwerptraject. Het college heeft daarbij ook voorkeursvarianten vastgesteld voor de nieuwe autoverbinding, de herinrichting van de Korreweg, de toekomst van de busbaanbrug. Het besluit van het college wordt nu vrijgegeven voor inspraak. Het onderzoek naar de best denkbare ontwerpen voor de verschillende varianten is uitgevoerd door twee adviesbureaus: Sweco (verkeerskundig, civieltechnisch) en LOLA Landscape architects (kwaliteit woon- en leefomgeving) in samenwerking met omwonenden.



Afbeelding: fases van besluitvorming

### Doel van dit document

Dit document is de samenvatting van het onderzoeks- en ontwerptraject en geeft de inhoudelijke toelichting op de gekozen voorkeursvarianten door het college van B&W voor de nieuwe autoverbinding, de herinrichting van de Korreweg, de toekomst van de busbaanbrug en het pakket van verkeersmaatregelen dat nodig is om (bestaande) verkeersknelpunten en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Basis voor het besluit liggen in de uitgangspunten en ambities die vast zijn gelegd in het raadsbesluit van 2016.

Na de afronding van de inspraak kan de raad een definitief besluit over de voorkeursvarianten in vergadering van juni. Aan het besluit over de voorkeursvarianten is dan ook een besluit over de vervolgfase verbonden: de nadere uitwerking van de voorkeursvarianten, uitmondend in een realisatiebesluit.

### De vijf onderdelen van Aanpak Oosterhamrikzone

- Auto-, bus en fietsverbinding: Oosterhamriktracé (1)
- Fietsvriendelijke Korreweg (2)
- Aansluiting op de nieuwe Gerrit Krolbrug (3)
- De toekomst van de busbaanbrug (4)
- Verkeersmaatregelen om de doorstroming te verbeteren (5)



Afbeelding: projectonderdelen Aanpak Oosterhamrikzone

## 1. OPDRACHT

In juni 2016 heeft de gemeenteraad van Groningen besloten dat er in de Oosterhamrikzone een nieuwe autoverbinding nodig is tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad om de bereikbaarheid in het oostelijke stadsdeel te verbeteren.

Een nieuwe autoverbinding in een bestaande woonwijken aanleggen is niet vanzelfsprekend en vraagt om een volledig en samenhangend onderzoek: hoe kunnen we de verbinding zo aanleggen dat de omgeving er zo weinig mogelijk last van heeft? Kunnen we op de Korreweg meer ruimte maken voor fietsers? Is het mogelijk om tegelijk kansen te benutten om de woon- en leefomgeving te verbeteren? Daarom maakten we een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, de Europaweg de Bedumerweg en de oostelijke ringweg: Aanpak Oosterhamrikzone. Dit hoofdstuk vat de opdracht van de raad samen.

### 1.1. UITGANGSPUNTEN

In het raadsbesluit van 2016 zijn, vanuit de bereikbaarheidsdoelen, een aantal harde uitgangspunten en voorwaarden gesteld. Omdat de aanleg van de auto- en busverbinding in het gebied grote gevolgen heeft, zijn ook ambities en voorwaarden meegegeven voor het behoud en verbetering van de woon- en leefkwaliteit in de wijken.

#### Doelen vanuit bereikbaarheid

1. De voorkeursvarianten verbeteren de doorstroming van het autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen, verminderen verkeer door de wijken.
2. De voorkeursvarianten dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het UMCG, binnenstad en oostelijke stadswijken.
3. De voorkeursvarianten dragen bij aan een robuust (betrouwbaar) wegennet in het oostelijk stadsdeel, dat beter in staat is om verstoringen en incidenten op een goede manier op te vangen.

#### Uitgangspunten ontwerp vanuit bereikbaarheid

4. Auto en bus tweerichtingsverkeer (in de zone)
5. Gemengd gebruik bestaande busbaanbrug: dus auto en bus, mogelijk fiets.
6. Voor de nieuwe stadsdeelontsluiting geldt een snelheid van 50 km/u.
7. Rechtstreekse oversteek bus over kruising Wouter van Doeverenplein.
8. Vrijliggende busbaan in het gebied.
9. Maximaal één bajonetbeweging (indirecte oversteek T-splitsing) voor bus in het gebied.
10. Het bestemmingsplan Waterrand als geldt uitgangspunt bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde, we staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.).

#### Randvoorwaarden ontwerp vanuit bereikbaarheid

11. De voorkeursalternatieven dragen bij aan een goede doorstroming en betrouwbaarheid openbaar vervoer
12. De voorkeursalternatieven dragen bij aan het verbeteren van het fietsnetwerk in verbindingen, comfort en veiligheid. En meer ruimte voor de fiets op de Korreweg.
13. Zorgvuldige ruimtelijke inpassing.



### **Uitgangspunten ontwerp woon- en leefomgeving**

14. Indien verplaatsing van een of meerdere woonboten nodig is, zal in eerste instantie bekeken worden of in de kanaalzone een vervangende plek is. Zo niet, dan wordt er in goed overleg met de eigenaar een alternatieve oplossing gezocht.
15. Het Oosterhamrikkanaal blijft toegankelijk voor schepen om in- en uit te varen.
16. We beoordelen de varianten in de mate waarin het verlies aan parkeerplaatsen kan worden voorkomen. Bij verlies van parkeerplaatsen is compensatie het uitgangspunt voor de uitwerking. Bij de tariefstelling voor het parkeren op straat gelden uiteraard straattarieven. Als er vraag is naar een hogere kwaliteit (parkeergebouw/-garage) heeft dat gevolgen voor de tarieven.
17. Verbinden wijken aan de stad (en het netwerk).
18. Comfortabele en aantrekkelijke verbindingen op een lager schaalniveau, bijvoorbeeld in de vorm van brede stoepen of verbindingen langs het water in de vorm van loop- en fietsbruggen.
19. Betere verbindingen moeten ontwikkelingskansen voor woningbouw- en bedrijfslocaties nog sterker stimuleren.
20. Er moet een reële buffer (afstand) komen tussen de woningen en het verkeer. Hoe groot deze buffer moet zijn wordt nader onderzocht. Woongenot en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke criteria.
21. Geluidshinder dient zoveel mogelijk beperkt te worden (we voldoen altijd aan wettelijke normen).
22. Kwaliteit van water en oevers benutten en groenstructuren versterken en toevoegen.

### **Uitgangspunten woon- en leefomgeving**

23. Geldgebrek mag niet leiden tot een eenzijdige bezuiniging op de onderdelen die een positief effect hebben op het woon- en leefklimaat, zoals het groen en verbindingen voor langzaam verkeer.
24. Om sluipverkeer te voorkomen gaan we werken met verkeersplannen en -maatregelen

## **1.2. VARIANTEN**

Voor drie projectonderdelen heeft de gemeenteraad bij het principebesluit van juni 2016 varianten vastgesteld of zijn nadien de varianten ontwikkeld:

- Auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone: 3 varianten
- Fietsvriendelijke Korreweg: 4 varianten
- Toekomst van de busbaanbrug: 4 varianten

De vervanging van de Gerrit Krolbrug valt buiten de opdracht (opdrachtgever Rijkswaterstaat) de aansluiting op de Fietsvriendelijke Korreweg en de samenhang met het Oosterhamriktracé valt wel onder de opdracht.

Hieronder lichten we de varianten kort toe.

### **Auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone**

De drie varianten voor de auto-, bus- en fietsverbinding zijn de afgelopen periode verder uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers kunnen gaan rijden, over de mogelijke inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades langs het Oosterhamrikkanaal. Ook onderzoeken we de gevolgen voor de omgeving en de maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

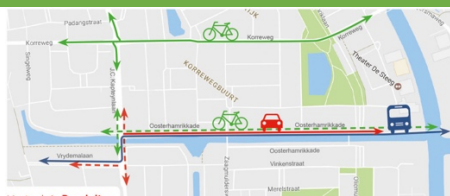
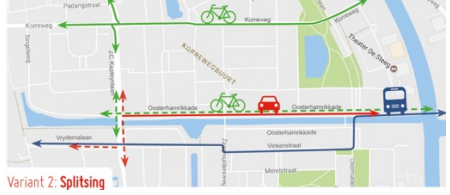
### **Fietsvriendelijke Korreweg**



Het ontwerp voor de fietsvriendelijke Korreweg wordt in belangrijke mate bepaald door kruisingen, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Er zijn vier voorbeelden gepresenteerd van hoe de inrichting van de Fietsvriendelijke Korreweg eruit kan zien. De volgende varianten vormden de basis voor het onderzoeks- en ontwerpproces.

## Toekomst van de busbaanbrug

De busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal is een onmisbare schakel in plannen voor een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone.

De brug moet veilig en stevig genoeg zijn om het extra verkeer aan te kunnen. We onderzochten wat er nodig is om de huidige busbaanbrug geschikt te maken voor een auto- en busverbinding. Belangrijk voor de toekomst van de busbaanbrug is dat het Van Starckenborghkanaal onderdeel is van de Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl. Deze vaarweg wordt dieper en breder gemaakt zodat grotere schepen straks vlot en veilig kunnen doorvaren. Die grotere schepen passeren ook de busbaanbrug. Daarvoor moet de brug straks vaker open. Bussen en auto's moeten dan wachten voor een open brug. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor de doorstroming van het autoverkeer. Voor de langere termijn onderzoeken we daarom een geheel nieuwe verbinding. Bijvoorbeeld door een geheel nieuwe brug of een aquaduct.

| Onderdeel                                       | Variante           |  | Belangrijkste kenmerk   |
|---|--------------------|--|---|
| Auto-, bus en fietsverbinding Oosterhamriktracé | Bundeling          |    | Auto en bus over Oosterhamrikkade noordzijde  |
|   | Splitsing          |   | Auto over Oosterhamrikkade noordzijde, bus over Vinkestraat-Wielewaalplein-E. Thomassen à Thuessinklaan                                   |
|   | Circuit            |  | Auto (1 richting) en bus over Oosterhamrikkade noordzijde, Auto (1 richting) over Vinkestraat-Wielewaalplein-E. Thomassen à Thuessinklaan |
| Fietsvriendelijke Korreweg                      | Fietspad in midden |  | Auto en bus aan weerszijden   |
|   | Asymmetrisch       |  | Fietspaden aan 1 zijde  |

|                      |                     |  |                                 |
|----------------------|---------------------|--|---------------------------------|
|                      | Symmetrisch         |  | Fietspaden aan weerszijden      |
|                      | Fietsstraat         |  | Auto, bus en fiets op 1 rijbaan |
| Toekomst busbaanbrug | Brug Noordoever     |  |                                 |
|                      | Brug Zuidoever      |  |                                 |
|                      | Aquaduct Noordoever |  |                                 |
|                      | Aquaduct Zuidoever  |  |                                 |

### 1.3. MOTIES EN TOEZEGGINGEN

#### Motie uitwerking fietsvariant Gerrit Krolbrug

De gemeenteraad heeft op 29 juni 2016 een motie aangenomen die het college van B&W oproept bij de nadere uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone ten minste één optie aan de raad voor te leggen waarin een gehele afsluiting van de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt uitgewerkt, vanuit de overtuiging dat dit bijdraagt aan de fietsveiligheid en het fietscomfort.

#### Toezeggingen

Het college heeft toegezegd een eventuele (gedeeltelijke) afsluiting van de Petrus Campersingel te onderzoeken, voor een betere bereikbaarheid.

#### Herinrichting oever Oosterhamrikkade zuidzijde

Onderdeel van het onderzoek en ontwerp van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding is de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde. De Oosterhamrikkade zuidzijde is geen onderdeel van de drie tracés, maar vormt daarbij wel een belangrijk tegenwicht voor het verkeer in het gebied. Juist de oever biedt de mogelijkheid om ambities zoals het verbinden van de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk en het benutten van de groene kwaliteit en structuur te waar te maken. In het ontwerptraject met de bureaus en (afzonderlijk) met bewoners, zijn kaders, ambities en uitgangspunten besproken. Met als doel een basis te leggen voor het ontwerp.

#### Alternatief SP/CU

De fracties van de SP en ChristenUnie hebben een eigen variant ontwikkeld (de 'knip-variant'). Deze variant moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid in het oostelijke stadsdeel, maar zonder nieuwe autoverbinding. De variant bestaat uit een maatregelen die ervoor moeten zorgen dat het verkeer zoveel mogelijk naar de ringwegen wordt gedwongen door een aantal doorgaande routes op te heffen. Het verkeersonderzoek naar deze variant is gebaseerd op het verkeersmodel dat ook is gebruikt voor het verkeersplan van Aanpak Oosterhamrikzone. Deze variant valt buiten de opdracht van de gemeenteraad. Het college heeft in een bijlage bij dit ontwerpbesluit een reactie op de uitkomsten van de 'knip-variant' opgenomen.

## Participatie

Na vaststelling van het raadsbesluit is het college in gesprek gegaan met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost en de Buurtcommissie woonschepen Oosterhamrikkanaal. Tijdens deze gesprekken zijn onder andere afspraken gemaakt over het betrekken van bewoners uit de wijken. Het resultaat was een aantal werkafspraken die door alle partijen werden onderschreven. Vanuit het college van B&W is een aantal kernwaarden geformuleerd die als voorwaarde dienen voor een zorgvuldig proces richting de voorkeursvarianten. De aanpak is opgenomen in het volgende hoofdstuk en uitgebreid toegelicht in het 'participatierapport', opgenomen in de bijlage.

## Begeleidingscommissie raad

Naar aanleiding van het debat rondom het raadsbesluit in juni 2016 heeft het college van B&W de raad de suggestie meegegeven om een begeleidingscommissie vanuit de raad in stellen. De begeleidingscommissie heeft zich de afgelopen periode over het proces gebogen en over de wijze waarop de raad de aanpak en uitvoering kon volgen.

## 1.4. KADERS

De verschillende deelprojecten hangen inhoudelijk sterk met elkaar samen. De onderstaande kaders dienen als uitgangspunt:

- Rapport Goudappel bereikbaarheid UMCG
- Routekaart Oosterhamrikzone 2013
- Raadsvoorstel Principebesluit Autoverbinding Oosterhamrikzone
  - Notitie autoverbinding Oosterhamrikzone
  - Notitie inpassing autoverbinding
  - Second opinion uitkomsten (Arane 2016)
  - Netwerkvisie 2030 Groningen (Arane 2016)
  - Second opinion onderzoeksverslag (Arane 2016)
  - Ruimtelijk onderzoek (Lola 2016)
  - Randvoorwaarden en wensen bewonersorganisaties Oosterhamrikzone
  - Raadsvoorstel voorkeursvariant voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug
- Collegebrief participatie Oosterhamrikzone (2016)
- Raadsvoorstel aanvullende middelen Variantenanalyse Aanpak Oosterhamrikzone (2017)

Relevante kaders:

- Bestemmingsplannen (Korreweg- De Hoogte 2009; Waterrand Oosterparkwijk; Oosterparkwijk; Bodenterrein-UMCG; Oosterhoogbrug-Ulgersmaweg; Oostelijke Ringweg Groningen; herziening bestemmingsregels Wonen; facetherziening Parkeren);
- Woonvisie "Wonen in stad", 2015 (en Meerjarenprogramma Wonen 2017-2020)
- Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018 – 2021
- HOV-visie, bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013 Regio Groningen-Assen (2013)
- Fietsstrategie Groningen 2015-2025
- Contourennota 'Parkeren in de levende stad' (2017)
- Groenstructuurplan 'Groene Pepers' (2009)
- Bomenstructuurvisie Groningen 'Sterke Stammen' (2014)
- Watervisie 'Koersen op water (2017)
- Plan van Aanpak Lemmer- Delfzijl, Fase 2

## 2. AANPAK

Een nieuwe autoverbinding inpassen in een bestaande woonwijken is niet vanzelfsprekend en vraagt om een volledig en samenhangend onderzoek in deze verkenningsfase: hoe kunnen we de verbinding zo aanleggen dat de omgeving er zo weinig mogelijk hinder ervan ondervindt? Hoe kunnen we op de Korreweg meer ruimte maken voor fietsers? Kan het openbaar vervoer minimaal dezelfde kwaliteit behouden? Is het mogelijk om tegelijk kansen te benutten om de woon- en leefomgeving te verbeteren?

### 2.1. OPEN, TRANSPARANT EN BENADERBAAR

Met de bewonersorganisaties hebben we per onderdeel afspraken gemaakt (Zie ook collegebrief Participatie Oosterhamrikzone): inhoudelijke kaders, uitgangspunten, criteria, aanpak, de participatiegraad. Van belang is dat meningen, adviezen en suggesties worden opgehaald bij de omgeving. Maar dat niet alleen. Net zo belangrijk is om de omgeving te laten weten wet er wel of niet met hun inbreng is gedaan, welke (tussentijdse) resultaten zijn behaald en inzicht te geven in de dilemma's en belangen van de verschillende betrokkenen. Daarvoor moet informatie begrijpelijk en accuraat zijn.

#### Onafhankelijke procesbegeleider

In de aanloop naar het principebesluit van juni 2016 en ook in de periode daarna was er vanuit de omgeving kritiek op de mate waarin de omgeving bij de plannen werd betrokken. Deze voorgeschiedenis leidde tot een wankel vertrouwen van de bewonersorganisaties in de gemeente. Op verzoek van de bewonersorganisaties is een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld. Emme Groot, voormalig burgemeester van de gemeenten Appingedam en Delfzijl treedt op als gespreksleider tijdens de overleggen en fungeert als klankbord voor de bewonersorganisaties en de gemeente. De bewonersorganisaties hebben ook een advies uitgebracht dat onderdeel uitmaakt van de college-afweging. Het projectteam van Aanpak Oosterhamrikzone is daarnaast actief met diverse klankbordgroepen, organisaties en instellingen gesprek, zowel proactief als op verzoek.



## Informatiecentrum

Sinds begin 2017 doet het pand aan de Oosterhamrikkade 119 zuidzijde dienst als projectkantoor van het projectteam Aanpak Oosterhamrikzone en als informatiecentrum voor de buurt. In het informatiecentrum kunnen geïnteresseerden informatie over het project lezen en bekijken en vragen stellen aan de projectteamleden. Het informatiecentrum is wekelijks geopend op vaste dagen en gedurende ontwerptraject tweewekelijks op donderdagavond. Het informatiecentrum trok sinds de opening tussen de 150 en 250 bezoekers. De locatie wordt gebruikt als vaste plek voor het organiseren van bijeenkomsten, werksessies en gesprekken.



Foto: informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone

## Website

De website is belangrijkste communicatiemiddel van Aanpak Oosterhamrikzone en is begin juni 2017 live gegaan. Alle relevante informatie zijn op de website te vinden. We publiceren nieuwsberichten, achtergrondartikelen en in de bibliotheek stellen we alle documentatie over het project beschikbaar: verslagen van klankbordgroep overleggen, presentaties, documenten met betrekking tot besluitvorming. Een belangrijk doel van de website is om de buitenwereld naar binnen te halen en om een podium te bieden voor het debat over het project. De website is ook bedoeld om de interactie met de omgeving te stimuleren. Bezoekers kunnen op iedere afzonderlijke pagina reageren. Er zijn circa 100 vragen, opmerkingen en reacties geplaatst. Deze zijn weer voorzien van een reactie van het projectteam. Op die manier is de discussie openlijk zichtbaar.

We informeren via de website over voor- en nadelen van het project. Daarin zijn we zelf open en transparant, maar we stellen anderen ook in de gelegenheid hun visie op het project te geven. In de rubriek 'Wat vindt de buurt?' interviewen we omwonenden, bewonersorganisaties en (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven/instellingen over wat zij vinden van de plannen voor de Oosterhamrikzone. In de rubriek 'Uitgebreide thema-artikelen' geven we ruim aandacht aan allerlei onderwerpen de 'Knip-variant, het parkeervraagstuk, de historie van de Oosterhamrikzone en de werking van verkeersmodellen.

## 2.2. INTEGRAAL ONDERZOEK EN ONTWERP

Omdat de vijf projectonderdelen nauw met elkaar samenhangen, hebben we ze samengevoegd in een integrale onderzoeks- en ontwerpopdracht. De opdracht is een vervolg op de eerdere bereikbaarheids- en haalbaarheidsonderzoeken voor het Oosterhamriktracé en de busbaanbrug. LOLA Landscape Architects heeft in de vorige fase een ruimtelijk onderzoek gedaan in de vorm van uiteenlopende scenario's.

De adviesbureaus Sweco en LOLA zijn gevraagd de best mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden, en daaropvolgend het onderscheid en daarbij de effecten in beeld te brengen en te af te wegen. Sweco heeft zich in deze samenwerking gericht op het verkeerskundige en civieltechnische deel en heeft de beoordeling uitgevoerd aan de hand van een Multi Criteria Analyse (MCA). LOLA richtte zich op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het waarborgen van het de woon- en leefkwaliteit. De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd door Goudappel Coffeng, beheerder van het verkeersmodel GroningenPlus.

### 2.3. OMGEVING AAN 'T WOORD

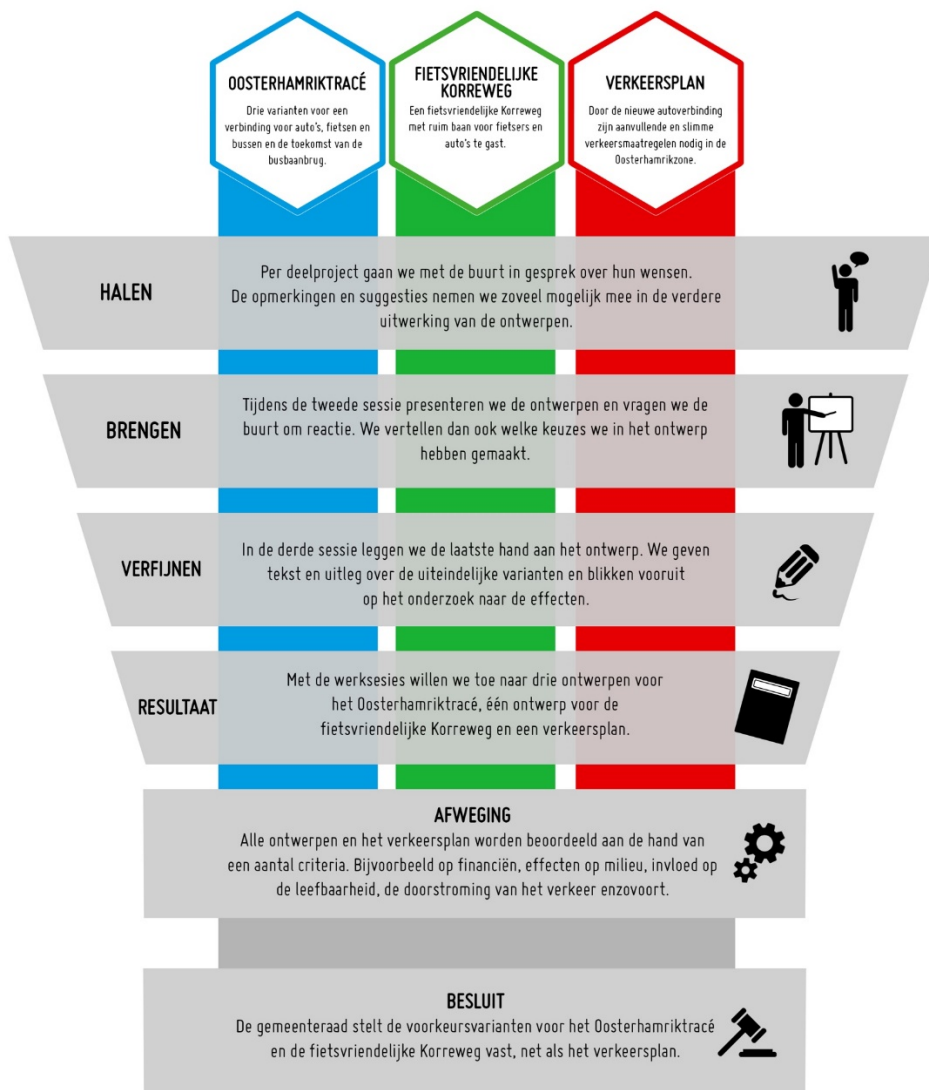
Wij hebben een aanpak gekozen waarin omwonenden en ondernemers uit de wijk in de vorm van informatiebijeenkomsten, workshops en ontwerp ateliers inbreng konden leveren

Voor het uitwerken van de varianten voor het Oosterhamriktracé en voor de fietsvriendelijke Korreweg werden voor beide onderdelen drie ontwerp sessies georganiseerd. In juli konden omwonenden zich aanmelden als deelnemer. Tijdens deze sessies informeren we de deelnemers over het (ontwerp)proces en geven we inzicht in de dilemma's die het uitwerken van de varianten met zich meebrengen. Bovenal willen we de kennis en ervaring van de bewoners(organisaties) en ondernemers meenemen bij de verdere uitwerking.

Op 11 en 13 juli 2017 waren er inloopbijeenkomsten in het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone. In totaal kwamen er circa 200 bezoekers. Omwonenden konden zich hier laten informeren over de plannen, waaronder de auto-, fiets- en busverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Vertegenwoordigers van het projectteam, adviesbureau Sweco en landschapsbureau Lola waren aanwezig om toelichting te geven en vragen te beantwoorden. Tijdens de bijeenkomst van 13 juli 2017 verhaalde stadshistoricus Beno Hofman over de geschiedenis van de Oosterhamrikzone en verrichtte wethouder Paul de Rook de opening van het informatiecentrum. Het merendeel van de bezoekers kwam voor de plannen voor de auto-, fiets- en busverbinding. Tijdens de bijeenkomsten zijn ongeveer 70 reactieformulieren ingevuld. De projectorganisatie verwerkt deze reacties in een rapport. Bewoners zijn per brief en tijdens de avonden uitgenodigd deel te nemen als werkgroeplid voor ontwerp sessies.

Het projectteam organiseerde de ontwerp sessies waarbij LOLA en Sweco voor het inhoudelijke programma zorgden. Sweco maakt van iedere bijeenkomst een overzicht van de besprekingspunten die aan de deelnemers is verstuurd en in de bibliotheek op de website is geplaatst. Daarnaast is een ontwerp sessie voor het verkeersplan georganiseerd. Hieraan deden vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en belangenorganisaties mee.

Op donderdag 23 november 2017 stond het informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone in het teken van de inloopbijeenkomst waarin onder andere de voorlopige ontwerpen voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg werden gepresenteerd. De inloopbijeenkomst trok met 245 bezoekers veel publiek. Met de inloopbijeenkomst wilde het projectteam het resultaat laten zien van de ontwerp sessies waarin samen met omwonenden en ondernemers is geprobeerd om de best mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden. Daarnaast werden op hoofdlijnen de onderzoeksresultaten gepresenteerd op het gebied van verkeer, luchtkwaliteit, geluid en de toekomst van de busbaanbrug. Op de vloer van het informatiecentrum was een aantal varianten levensgroot aangebracht. Zo konden bezoekers ervaren hoeveel ruimte er is tussen de voordeur, groen, autoverbinding en/of busbaan enzovoort. In grote prints hingen de resultaten van de ontwerp sessies als tussenstand aan de muren: plankaarten, wegprofielen en impressies. Bezoekers leverden ruim 50 ingevulde reactieformulieren in. Het reactierapport is op de website gepubliceerd. De uitnodiging voor de inloopbijeenkomsten is bij circa 9.000 huishoudens in de brievenbus gevallen.



Afbeelding: stappenplan ontwerpessies



### 3. UITWERKING

De adviesbureaus Sweco en LOLA zijn gevraagd de best mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden, het onderscheid en daarbij de effecten in beeld te brengen en af te wegen. Dit zoveel mogelijk in samenspraak met de omgeving. De deskundigen hebben de ontwerptoelichting, een effectbeoordeling (Multi Criteria Analyse) en een verkeersplan opgesteld. Met deze uitwerking kan voor een integraal, samenhangend plan gekozen worden voor de auto- en busverbinding. In dit hoofdstuk vatten we de belangrijkste kenmerken van het ontwerp samen en lichten we aandachtspunten vanuit de omgeving, belangenorganisaties en deskundigen toe. Basis hiervoor vormen de uitgangspunten uit het raadsbesluit van 2016.

#### 3.1 TOETSING UITGANGSPUNTEN

We hebben de uitkomsten van het ontwerp- en onderzoekstraject getoetst aan de uitgangspunten die door de raad in 2016 zijn vastgesteld. Die toetsing hebben we gedaan op basis van de ontwerpen, de effectrapportage (Multi Criteria Analyse) en het verkeersplan. Hoewel de uitgangspunten in meerderheid over de auto- en busverbinding gaan, hebben we ook de fietsvriendelijke Korreweg en een nieuwe oeververbinding meegenomen.

|    |  |                                     | Opmerkingen  | Bron    |
|----|--|-------------------------------------|--|---------|
| 1  | De voorkeursvarianten verbeteren de doorstroming van het autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen, verminderen verkeer door de wijken.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | MCA     |
| 2  | De voorkeursvarianten dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het UMCG, binnenstad en oostelijke stadswijken.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | MCA     |
| 3  | De voorkeursvarianten dragen bij aan een robuust (betrouwbaar) wegennet in het oostelijk stadsdeel, dat beter in staat is om verstoringen en incidenten op een goede manier op te vangen.                            | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | MCA     |
| 4  | Auto en bus tweerichtingsverkeer (in de zone)  | <input checked="" type="checkbox"/> | Bundeling en Splitsing, Circuit niet   | Ontwerp |
| 5  | Gemengd gebruik bestaande busbaanbrug: dus auto èn bus, mogelijk fiets.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | Ontwerp |
| 6  | Voor de nieuwe stadsdeelontsluiting geldt een snelheid van 50 km/u.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | Ontwerp |
| 7  | Rechtstreekse oversteek bus over kruising Wouter van Doeverenplein.  | <input checked="" type="checkbox"/> | In geval van Splitsing een directe oversteek, zonder bochten                         | Ontwerp |
| 8  | Vrijliggende busbaan in het gebied.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | Ontwerp |
| 9  | Maximaal één bajonetbeweging (indirecte oversteek T-splitsing) voor bus in het gebied.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten, bij Splitsing i.c.m. oeververbinding geen bajonet         | Ontwerp |
| 10 | Het bestemmingsplan Waterrand als geldt uitgangspunt bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde, we staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.). | <input checked="" type="checkbox"/> | We zijn gekomen tot een aantal gedeelde uitgangspunten, niet tot een gedeeld ontwerp | Ontwerp |
| 11 | De voorkeursalternatieven dragen bij aan een goede doorstroming en betrouwbaarheid openbaar vervoer  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten  | MCA     |

|    |  |                                     |   |              |
|----|--|-------------------------------------|---|--------------|
| 12 | De voorkeursalternatieven dragen bij aan het verbeteren van het fietsnetwerk in verbindingen, comfort en veiligheid. En meer ruimte voor de fiets op de Korreweg.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten   | MCA          |
| 13 | Zorgvuldige ruimtelijke inpassing.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten, wel verschillen tussen varianten   | MCA          |
| 14 | Indien verplaatsing van een of meerdere woonboten nodig is, zal in eerste instantie bekeken worden of in de kanaalzone een vervangende plek is. Zo niet, dan wordt er in goed overleg met de eigenaar een alternatieve oplossing gezocht.  | <input type="checkbox"/>            | We prioriteren noodzaak tot verplaatsing, bij definitief besluit kunnen wij duidelijkheid bieden              |              |
| 15 | Het Oosterhamrikkanaal blijft toegankelijk voor schepen om in- en uit te varen.  | <input checked="" type="checkbox"/> |   | Ontwerp      |
| 16 | We beoordelen de varianten in de mate waarin het verlies aan parkeerplaatsen kan worden voorkomen. Bij verlies van parkeerplaatsen is compensatie het uitgangspunt voor de uitwerking. Bij de tariefstelling voor het parkeren op straat gelden uiteraard straattarieven. Als er vraag is naar een hogere kwaliteit (parkeergebouw/-garage) heeft dat gevolgen voor de tarieven. | <input type="checkbox"/>            | We hebben de gevolgen van het integrale ontwerp in beeld gebracht, en mogelijke oplossingsrichtingen gedeeld. | Ontwerp, MCA |
| 17 | Verbinden wijken aan de stad (en het netwerk).   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten, variant Bundeling kent grootste barrière werking                                   | Ontwerp, MCA |
| 18 | Comfortabele en aantrekkelijke verbindingen op een lager schaalniveau, bijvoorbeeld in de vorm van brede stoepen of verbindingen langs het water in de vorm van loop- en fietsbruggen.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten   | Ontwerp      |
| 19 | Betere verbindingen moeten ontwikkelingskansen voor woningbouw- en bedrijfslocaties nog sterker stimuleren.  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten   |              |
| 20 | Er moet een reële buffer (afstand) komen tussen de woningen en het verkeer. Hoe groot deze buffer moet zijn wordt nader onderzocht. Woongenot en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke criteria.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten, aandachtspunt zijn Kop Vinkenstraat/ Wielewaalplein                                | Ontwerp, MCA |
| 21 | Geluidshinder dient zoveel mogelijk beperkt te worden (we voldoen altijd aan wettelijke normen).   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten   | MCA          |
| 22 | Kwaliteit van water en oevers benutten en groenstructuren versterken en toevoegen.   | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten, bij Bundeling minder ruimte  | MCA          |
| 23 | Geldgebrek mag niet leiden tot een eenzijdige bezuiniging op de onderdelen die een positief effect hebben op het woon- en leefklimaat, zoals het groen en verbindingen voor langzaam verkeer.  | <input checked="" type="checkbox"/> | In raming alle onderdelen opgenomen die onderdeel uitmaken van inpassing                                      |              |
| 24 | Om sluipverkeer te voorkomen gaan we werken met verkeersplannen en -maatregelen  | <input checked="" type="checkbox"/> | Geldt voor alle varianten   | MCA          |

## 3.2. AANDACHTSPUNTEN

De inbreng vanuit de omgeving heeft tot een aantal aanpassingen en verbeteringen van de plannen voor de auto-, bus- en fietsverbinding en voor de fietsvriendelijke Korreweg geleid. De meeste aanpassingen zijn het resultaat van de ontwerpessies. Hieronder een overzicht van de belangrijkste aanpassingen met daarbij de verwijzing naar relevante uitgangspunten.

### 3.1.1. Thema bereikbaarheid

#### *Woonstraat in alle varianten van de auto- en busverbinding (13,18,20)*

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

#### *Beter verkeersafwikkeling Oosterpark in iedere variant (1, 2, 3)*

In eerste instantie hadden alleen de varianten Splitsing en Circuit een brug voor autoverkeer over het Oosterhamrikkanaal ter hoogte van de Oliemuldersweg. Die brug komt er ook in de variant Bundeling. De wens is dat verkeer zo snel mogelijk het Oosterhamriktracé op en af zou moeten kunnen en dat niet al het verkeer zich moet verzamelen bij de Zaagmuldersbrug.

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

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

#### *Knip Petrus Campersingel (1,2,3)*

Knip Petrus Campersingel: conclusie van het onderzoek naar een afsluiting van de PC Singel in combinatie met Oosterhamriktracé onwenselijk is. Het laat op de plekken rondom de knip positieve effecten zien, maar het veroorzaakt een ongewenste toename op wegen, waar meer autoverkeer niet is gewenst is. De reden om de autoverbinding aan te leggen is een robuust wegennet te maken. Een knip in de hoofdstructuur ondermijnt dit.

#### *Knip Bloemsingel (1,2,3)*

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

#### *Veiligheid fietsvriendelijke Korreweg*

Hoofdvraagstuk is of de Korreweg heringericht kan worden zolang de autoverbinding in de Oosterhamrikzone niet gerealiseerd is. Voorwaarde is dat het aantal auto's fors afneemt, ook omdat de bus dan ruimte heeft om te passeren. Op het deel tussen de J.C. Kapteynbrug en de Korreweg-rotonde zijn er geen alternatieven. Voor het deel tussen de Korreweg-rotonde en de binnenstad kan een verschuiving naar Bedumerweg oplossing bieden. Met de bouw van de Gerrit Krolbrug de komende periode zien we ruimte voor experimenten.

## 3.2. AANDACHTSPUNTEN WOON- EN LEEFOMGEVING

### 3.2.1. Voldoende buffer

*Ontwerpregels auto- en busverbinding (12,13,17, 18, 20,22)*

Tijdens de ontwerp sessies heeft de omgeving gevraagd naar duidelijke ontwerpregels (uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte), om te zorgen voor voldoende en veilige buffer tussen de woningen en de nieuwe auto- en/of busverbindingen een zo 'groen' mogelijke uitstraling. Landschapsarchitectenbureau Lola heeft daarom een aantal ruimtelijke eisen geformuleerd die zoveel mogelijk in de ontwerpen zijn toegepast. Het gaat om de afmetingen van het trottoir, de aanleg van bomenrijen en groenstroken, daarnaast is gevraagd om een goede (groene) afscherming van de rijbanen voor auto- en of bus.

*Fysieke afscheiding tussen woningen en auto- en/of busverbinding (21,22)*

Omwonenden van de Oosterhamrikkade noordzijde willen graag een fysieke afscheiding als 'buffer' tussen de woonomgeving en de nieuwe auto- en/of busverbinding. Die fysieke afscheiding komt er in de vorm van een laag geluidsscherm (circa 80 centimeter) omringd door groen (planten/boschages).

*Enrichtingsverkeer Star Numanstraat (24)*

Tijdens het ontwerp proces is het idee om verkeer in twee richtingen door de Star Numanstraat te leiden, teruggedraaid. Met de St. Michaëlschool bespreken we hoe we de uitgangspunten voor een veilige schoolomgeving kunnen verwerken in het ontwerp en het verkeersplan.

### 3.2.2 Zorgvuldige ruimtelijke inpassing

#### Nieuwbouw Vinkenstraat Noordzijde

De toekomst van de Vinkenstraat is al jaren onderwerp van discussie. Keuzes over een nieuwe toekomst van de woningen aan de Vinkenstraat noordzijde waren afhankelijk van de komst van een auto-, danwel busverbinding. Duidelijk was, en is, dat ook zonder auto- of busverbinding het karakter van woonstraat in een meer stedelijk gebied zou overgaan. In de plannen voor deze straat hebben we altijd rekening gehouden met nieuwbouw als onderdeel van de stedelijke uitstraling van Oosterhamrikkade waarbij er ruimte is voor een openbaar vervoersverbinding.

Woningbouw Nijestee is voornemens nieuwbouw te plegen aan de Noordzijde. Voor de varianten Splitsing en Circuit gaan we hiervan uit. De rooilijn wordt ongeveer 2 meter teruggedraaid voor een verantwoorde inpassing van het openbaar vervoer of de auto. Tegelijkertijd blijft er voor Nijestee voldoende ruimte over voor nieuwbouw. Ook zonder auto- danwel busverbinding zal de Vinkenstraat van karakter veranderen: van woonstraat naar stedelijke voorkant van het Oosterhamrikkanaal.

Voor de vervolgfase ligt er een grote ontwerp opgave voor de kop Vinkenstraat en het Wielewaalplein bij Splitsing en Circuit. Er dient een integrale oplossing te komen met onder andere aandacht voor het verdwijnen van parkeerplaatsen, ruimte maken voor fietsparkeren en tegelijkertijd rekening houden met het functioneren van de winkels.

*Vergroenen damwand Oosterhamrikkanaal (17, 22)*

Bewoners vinden de huidige constructie van de busbaan met beton en damwand voor verbetering vatbaar. In de ontwerpen van Lola wordt de damwand verfraaid met een deklaag van basaltstenen en/of hang- en waterplanten

*Groene Oosterhamrikzone: meer bomen (22)*

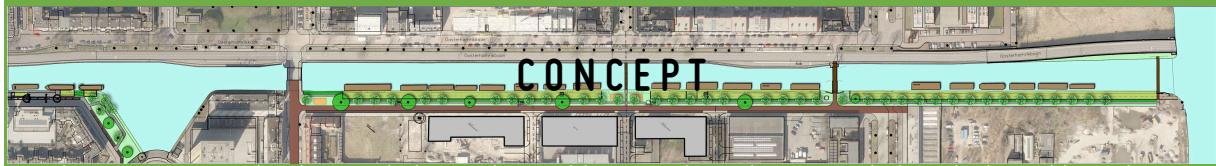
Voor de inpassing van de auto-, bus- en fietsverbinding is een groene inrichting gewenst. Uitgangspunt is het toepassen van een dubbele bomenrij aan de Oosterhamrikkade noordzijde, in de Vinkenstraat en in de E. Thomassen à Thuessinklaan. Tegelijkertijd moet er ruimte worden gemaakt voor het aanleggen van de nieuwe verbindingen. Daarvoor moeten wel eerst bomen worden gekapt. Bij een ongewijzigde situatie staan er aan de Oosterhamrikkade (noordzijde en zuidzijde), Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan in totaal 2.575 bomen. Dat worden er

rond de 3.500 bij de inpassing van de auto-, bus- en fietsverbinding (ongeacht de gekozen variant).

### Herinrichting Zuidoever Oosterhamrikkade (10,13,14,15,22)

We hebben met vertegenwoordigers van bewoners en eigenaren van de woonschepen een aantal gedeelde uitgangspunten voor de herinrichting van de oever aan de zuidzijde vastgesteld. Bijvoorbeeld over de balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor afscheiding en het aanplanten van bomen. Tegelijkertijd hebben we moeten constateren dat we op aantal punten verschillen van mening omdat we verschillend aankijken tegen nut en noodzaak. Dat gaat bijvoorbeeld over het aanleggen van een wandelpad langs het water en de woonschepen en de plek van het langsparkeren. In de bijlage is de reactie van de woonschipbewoners in het Oosterhamrikkanaal bijgevoegd.

Ook hebben we de ambitie om de oever bij de zwaai kom te verfraaien en willen we wandel/fietsbruggen aanleggen over het kanaal. Hoewel de ambitie hoog is, dienen we vast te houden aan afspraken over de ligplaatsen: wij treden in overleg over vervangende plekken. De volgorde van prioritering voor verplaatsing: 1. Vanwege geluid en/of brug 2. Vanwege ruimtelijke kwaliteit.



Hierboven een concept ontwerpschets van de inrichting van de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal.

### Groen versus parkeren (13, 16, 22)

In de afweging tussen ruimte voor parkeren aan beide kanten van de Oosterhamrikkade noordzijde of de keuze voor een vrijliggend fietspad richting Kardingse, kiezen bewoners van de Oosterhamrikkade Noordzijde voor meer ruimte voor groen ten koste van parkeerplaatsen. In de varianten Splitsing en Circuit is daar ook op ingespeeld. Dit staat overigens haaks op het uitgangspunt van de bewonersorganisaties. Zij vinden compensatie van parkeerplaatsen erg belangrijk vanwege de hoge parkeerdruk in de wijk.

### Parkeren (16)

In het voorlopige ontwerp voor de varianten voor de auto- en busverbinding wordt duidelijk dat vanwege de ruimte voor de nieuwe wegen en de keuze voor meer groen het aantal parkeerplaatsen flink afneemt.

| Totaaloverzicht parkeercapaciteit | Aantal      | Vershil |
|-----------------------------------|-------------|---------|
| <b>Huidige situatie</b>           | <b>5638</b> |         |
| Bundeling + fietspaden Korreweg   | 5425        | -213    |
| Bundeling + fietsstraat Korreweg  | 5501        | -137    |
| Splitsing + fietspaden Korreweg   | 5262        | -376    |
| Splitsing + fietsstraat Korreweg  | 5338        | -300    |
| Circuit + fietspaden Korreweg     | 5245        | -393    |
| Circuit + fietsstraat Korreweg    | 5321        | -317    |

Op dit moment geldt in een groot deel van het gebied nog geen betaald parkeren maar dat verandert. In de Professorenbuurt Oost wordt betaald parkeren dit voorjaar ingevoerd. Voor de Oosterhamrikkade zuidzijde is onlangs een draagvlakonderzoek uitgevoerd naar betaald parkeren. Het merendeel van de respondenten was voor betaald parkeren. Er zijn dus een aantal ontwikkelingen gaande die invloed hebben op de vraag naar parkeerruimte.

- aanstaande invoering betaald parkeren
- nieuwbouw ontwikkelingen (trekt parkeren aan, maar vervangt ook straatparkeren)
- maatregelen die onderdeel uitmaken van de parkeervisie

In besluitvorming en realisatie van de plannen voor de auto- en busverbinding zit zo'n vier á vijf jaar. Dat is een relatief lange periode met bovenstaande ontwikkelingen. Zo wordt het effect van betaald parkeren

duidelijk, worden nieuwbouwwoningen opgeleverd en nieuw (parkeer)beleid ingevoerd. Voor de volgende fase van Aanpak Oosterhamrikzone is nadrukkelijk een uitgebreide parkeerstudie nodig. Niet alleen voor de Oosterhamrikkade noordzijde, ook voor de knelpunten Wielewaalplein en de E. Thomassen à Thuessinklaan.

De oplossingsrichtingen voor de parkeerproblematiek liggen in de verdere invoering van betaald parkeren, verschuiven straatparkeren naar parkeren op eigen terrein (bijvoorbeeld bij de nieuwbouw in de Vinkenstraat) en mogelijk beleidsmaatregelen die voortvloeien uit de nieuwe parkeervisie (parkeren op eigen terrein).

#### *Opllossen fietsparkeren Korreweg*

Tijdens de ontwerpessies voor een fietsvriendelijke inrichting in de Korreweg kwam het probleem naar voren van het parkeren van fietsen op de stoep. In de ontwerpen is hier rekening mee gehouden door op de hoeken van de Korreweg met de zijstraten extra fietsparkeerplaatsen te maken.

#### *Motie fietsvariant Gerrit Krolbrug*

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

### **3.2.3. Verbinden van de wijken**

#### *Bruggen voor langzaam verkeer (17, 18)*

Door het aanleggen van een voetgangers- en fietsbrug over het Oosterhamrikkanaal in het verlengde van de Hamburgerstraat bij het Wielewaalplein, wordt een extra voetgangersverbinding tussen de wijken gerealiseerd. De haalbaarheid hiervan is afhankelijk van de mogelijkheid om woonschepen te verplaatsen.

#### *Fietsverbindingen omgeving Oosterhamrikkanaal*

Onderdeel van het project is het onderzoek naar een fietsverbinding via de busbaanbrug naar Kardingse. In de raming is deze fietsverbinding opgenomen voor ongeveer € 6 miljoen. De wenselijkheid hangt sterk af van de termijn waarop de huidige busbaanbrug wordt vervangen. In de ontwerpen van de drie varianten zijn vrijliggende fietspaden komen te vervallen omdat de voorkeur is gegeven aan het benutten van de ruimte voor goede woonstraten.

### **3.2.4. Geluidsbelasting (21)**

De conceptverkeerscijfers lieten zien dat de geluidsbelasting (begrijpelijkerwijs) sterk toeneemt langs de tracés, met name aan de Oosterhamrikkade noordzijde. Het maatregelenpakket bestaat in ieder geval uit stil asfalt en (lage) geluidschermen. Op dit moment lopen de laatste geluidsonderzoeken en analyses hoe dit zich verhoudt tot de wetgeving

### **3.2.5. Wat moet, wat kan**

De visie van LOLA gaat verder in tijd en plangebied en daarmee de absoluut noodzakelijke verbeteringen (bomen, groen, wandelroutes oever, oversteken). In de plankaart geven we aan nodig is en wat de ambities voor de lange termijn zijn.

### 3.3. AANDACHTSPUNTEN KOSTEN

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

|                            | Auto-, bus en fietsverbinding |           |         | Oeververbinding |             |         |             | Korreweg    |            |
|----------------------------|-------------------------------|-----------|---------|-----------------|-------------|---------|-------------|-------------|------------|
|                            | Bundeling                     | Splitsing | Circuit | Brug NZ         | Aquaduct NZ | Brug ZZ | Aquaduct ZZ | Fietsstraat | Fietspaden |
| SSK Raming                 | 42                            | 46        | 34      | 18              | 52          | 18      | 49          | 3,8         | 4          |
| Verwachte<br>totale kosten | 57-67                         | 60-70     | 44-54   | 35-45           | 85-95       | 35-45   | 90-100      | 5           | 5          |

De afgelopen periode hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen met de omgeving, belangenorganisaties en samenwerkingspartners. De provincie is de belangrijkste samenwerkingspartner gelet de afspraken over het 'Ringsparen', de kwaliteit van het openbaar vervoer en het belang van de bereikbaarheid van stad en regio. De provincie draaide volop mee in het projectteam. Daarnaast zijn verschillende ambtelijke sessies geweest (ook met het OV-bureau Groningen Drenthe). Het tijdpad is erop afgestemd dat in het BO Ringsparen het inhoudelijk akkoord op de onderzoeks- en ontwerpresultaten en de voorkeursvariant gegeven kan worden. Het gesprek over de financiering volgt op het moment dat de integrale afweging gemaakt kan worden in samenhang met de westelijke ringweg en het Stationsgebied. De raad heeft reeds middelen beschikbaar gesteld voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg (€ 5 miljoen) en de geormerkte middelen voor de gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone (ruim € 6 miljoen binnen Stedelijk Investeringsfonds).

### 3.3. ADVIES BEWONERSORGANISATIES

Bewonersorganisaties hebben een advies uitgebracht ter voorbereiding op de besluitvorming over de voorkeursvariant. Dit advies is bijgesloten bij de brief aan de gemeenteraad en te vinden op [www.aanpakooosterhamrikzone.nl](http://www.aanpakooosterhamrikzone.nl)

De uitwerking van het raadsbesluit was intensief en vroeg veel van de betrokken bewonersorganisaties, er zijn vele overleggen en bijeenkomsten geweest waarbij de aanpak en inhoud aan de orde zijn gesteld. Ons college heeft waardering voor deze inzet en de kritische houding. Uit het advies komt het beeld naar voren dat de bewonersorganisaties nog een groot aantal vragen en zorgen hebben, met name over de woon- en leefomgeving. Zorgen die wij voor een groot deel ook hebben, maar daarvoor ook oplossingen voor hebben benoemd danwel een randvoorwaarde voor hebben gesteld voor de volgende fase van uitwerking.

We respecteren het standpunt van de bewonersorganisaties over de komst van de nieuwe autoverbinding. We zijn blij met de waardering voor de inzet vanuit de ambtelijke organisatie. We vinden het jammer dat op basis van de uitgevoerde onderzoeken en studies er nog onvoldoende vertrouwen is in de onderbouwing en weging. We hebben bij de bekendmaking van ons voornemen met de vertegenwoordiging van de bewonersorganisaties afgesproken dat wij de inspraakperiode benutten om gezamenlijk de uitwerking van de zorgpunten beter in beeld te krijgen, voor de vervolgfase.

Wij vinden dat ontwerpbesluit over een voorkeursvariant genomen kan worden op basis van de uitkomsten van het ontwerp- en onderzoekstraject. De zorg- en aandachtspunten zijn bekend en gelden in meer of minder mate voor elke variant van de auto- en busverbinding. Met de keuze voor de varianten en de uitwerking die in de planuitwerkingsfase volgt, ontstaat meer duidelijkheid en kan uw raad op dat moment het definitieve besluit over de aanleg nemen.





## 4. BEOORDELING EFFECTEN EN CONCLUSIES

Zoals op meerdere plekken in dit document: de aanleg van een nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding is goed voor de bereikbaarheid van de stad en de wijken, maar heeft flinke gevolgen voor de direct omwonenden. Naast een woonstraat krijgen zij ook nog een busbaan of een drukke autoverbinding voor de deur. Er zijn zorgen over geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, parkeren en woonplezier. Die zorgen begrijpen we goed. In de afweging die ons college maakt tussen de drie varianten wegen wij het stedelijke belang met het wijk- en buurtbelang.

### 4.1. NOODZAAK

Door de groei van de stad, de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en de uitbreiding van het UMCG en de RUG, neemt het aantal verkeersbewegingen in dit gebied toe. Daar komt nog de groei van het autogebruik en het effect van een krimpend achterland bij. Deze toename kunnen we niet oplossen met de slimme alternatieven voor de auto of door bestaande wegen aan te passen. Niets doen is geen optie; een autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG is nodig. De bereikbaarheidsstudie in 2013 en de second opinion in 2016 hebben dit aangetoond. Met het verder uitwerken van de varianten is opnieuw de toekomstige verkeerssituatie in beeld gebracht. Wij zien met de onderzoeken van Sweco dat de aanleiding voor de aanleg van een autoverbinding tussen Binnenstad/UMCG en Kardingesloot andermaal wordt bevestigd.



- We zien dat ongeveer 50% van het verkeer op de nieuwe autoverbinding een **bestemming in of herkomst uit de Oosterparkwijk of Korrewegwijk** heeft (bewoners, bezoekers). Ongeveer 10 procent heeft het UMCG als bestemming. De rest gebruikt de autoverbinding voor een bestemming in omliggende wijken;
- We zien **meer ruimte** ontstaan op de zuidelijke invalswegen van- en naar het UMCG ten opzichte van een situatie zonder autoverbinding;
- De doorstroming verbetert. We zien dat dat de reistijden in de spits met een autoverbinding verbeteren op de invalswegen naar de binnenstad. Oplopend tot enkele minuten in de spits. Het verkeer kan zich **beter verdelen**, waardoor er bij incidenten, werkzaamheden en files alternatieven zijn met voldoende ruimte ('robuustheid');
- We zien dat het verkeer zich **bundelt op de hoofdwegen**, waardoor het verkeer in de wijken in het gebied afneemt (wijkverzamelwegen, woonstraten). Het is geen nieuw verkeer, maar een verschuiving binnen het gebied.

Sweco concludeert in het verkeersplan:

- Dat de nieuwe verkeersstructuur functioneert;
- Dat de doorstromingsmaatregelen effect hebben;
- Dat de HOV-kwaliteit in alle varianten gewaarborgd blijft;
- Dat er een flexibeler wegennet ontstaat;
- Dat het verkeer meer gebundeld wordt op de invalswegen;

- Voor de Korreweg ontstaan, door het alternatief dat de autoverbinding in de Oosterhamrikzone biedt, mogelijkheden voor een fietsvriendelijke inrichting.

De doelstellingen worden gehaald. Er is wat Sweco betreft op stadsdeelniveau geen onderscheid in oplossend vermogen tussen de varianten naar voren gekomen. Wij onderschrijven deze conclusies op hoofdlijnen. Dat doen we ook met de aanbevelingen om in de vervolgfase een aantal optimalisaties verder te onderzoeken. Daarbij gaat het om de doorstroming van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer, het terugdringen van het aantal auto's in het westelijke deel van de binnenstad en het effect van brugopeningen.

## 4.2. MAAKBAARHEID, HAALBAARHEID EN WENSELIJKHEID

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject van de adviesbureaus blijkt dat de drie varianten de bereikbaarheidsdoelen behalen. De varianten zijn technisch maakbaar. Alle ontwerpen voldoen aan de harde uitgangspunten die de raad zijn gesteld (vrijliggende rijbanen, maximaal 1 één bajonetbeweging enzovoort).

Het onderzoeks- en ontwerptraject leert ons ook dat de afweging tussen varianten voornamelijk gaat over de gevolgen op wijk-, buurt- en straatniveau: de directe woon- en leefomgeving voor de bewoners langs de tracés. De keuze voor de locatie van de nieuwe oeververbinding hangt samen met variant voor de auto-, bus- en fietsverbinding. In deze paragraaf zetten we de varianten tegen elkaar af.

### 4.2.1. Afweging varianten vanuit ruimtelijk perspectief

Van de drie varianten vallen de varianten Bundeling en Circuit om duidelijke redenen af. In het kort: de variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee de ook de hinder. Dit gaat ten koste van het woon- en leefklimaat van de bewoners aan de Oosterhamrikkade noordzijde. Dat geldt ook voor de woonschijpbewoners omdat de damwand verder het kanaal in komt waardoor het wateroppervlakte afneemt. Voor de Oosterparkwijk betekent het vanzelfsprekend dat de kwaliteit gelijk blijft. Het ruimtebeslag en de barrièrewerking van deze variant staat haaks op de ambities om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden. De variant Circuit scoort slecht op (verkeers)veiligheid in de Oosterparkwijk. Ook zien wij een extra omrijdbewegingen in de buurt en staat een doorgaande autoverbinding haaks op de functie en gebruik van het Wielewaalplein.

De variant Splitsing zien wij als meest kansrijk mits er nieuwbouw aan de Vinkenstraat noordzijde volgt. In deze variant gaat de autoverbinding over de Oosterhamrikkade noordzijde en de bus door de E. Thomassen à Thuessinklaan via het Wielewaalplein naar de Vinkenstraat.

De variant Splitsing doet het meest recht aan de ambities: realiseren van meer groen, ruimte bieden voor wandelaars en fietsers en een bijdrage leveren aan de verbinding tussen de wijken. Hoogwaardig Openbaar Vervoer rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de leefbaarheid in de Oosterparkwijk. In dit deel van de wijk komen honderden, zo niet duizenden nieuwe inwoners bij. Daarbij telt de 'winst' van een rechtstreekse HOV-verbinding en één kruising minder in het bustracé zwaarder dan het behoud van de huidige, goed functionerende busbaan. De opgave voor het vervolg is een goed ontwerp voor de kop Vinkenstraat en het Wielewaalplein te maken, waarin de bushaltes, parkeerplaatsen, fietsparkeren en de bereikbaarheid van de ondernemers tot hun recht komen. Een belangrijk zorg- en aandachtspunt voor de nadere uitwerking is de verkeersveiligheid van de busverbinding.

Zoals in alle varianten is het effect op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast groot ten opzichte van de huidige situatie. Het verlies aan parkeerplaatsen valt (maar) beperkt te compenseren. Vanuit de keuze voor de variant Splitsing is een nieuwe busbaanbrug in het verlengde van Vinkenstraat de meest logische keuze.

#### **4.3.2. Nader afgewogen: variant Bundeling**

De variant Bundeling kon in de voorgaande fase van het Ruimtelijk Onderzoek nog op vertrouwen rekenen en werd gezien als mogelijke voorkeursvariant. De optelsom van een voldoende breed trottoir, een woonstraat met parkeergelegenheid en vervolgens een robuust ontwerp van gebiedsontsluitingsweg en busbaan leidt tot een dwarsprofiel van ongeveer 33 meter. Bovendien moet het Oosterhamrikkanaal worden versmald van ongeveer 22,5 meter tot ongeveer 17 meter.

De onbalans tussen openbare ruimte en infrastructuur uit zich als volgt:

- het contact tussen wonen en water verdwijnt: het water kunnen zien en de beleving van wonen aan het water geldt niet meer;
- de intensiteit van de vijf tot zes rijbanen 'voor de deur' is overmatig zwaar: na de woonstraat volgt de gebiedsontsluitingsweg van twee tot drie rijbanen met daarna de busbaan met twee rijbanen. Dit totaal is letterlijk niet meer te overzien of te overbruggen;
- door de versmalling van het water is er geen sprake meer van een kanaal met een kade. Van de openbare ruimte blijft weinig anders over dan een verkeersas met een smalle gracht ernaast.

#### **4.3.3. Nader afgewogen: variant Circuit**

De variant Circuit leidt met name in het deel E. Thomassen à Thuessinklaan - Vinkenstraat tot een soort 'systeemfout'. Er ontstaat een straatbeeld waarin een éénrichting woonstraat naast een éénrichting autorijbaan komt te liggen. Op de baan voor de autoverbinding is het doel om zoveel mogelijk doorstroming te geven. Er loopt dan een relatief smalle baan door de woonstraten waarop auto's doorrijden, die relatief druk is en die geen relatie met de woonstraat heeft. Juist de onduidelijkheid en de tegenstrijdigheid van een smalle maar snelle en intensieve rijbaan leidt tot problemen. Zou het een complete gebiedsontsluitingsweg zijn of een complete busbaan, dan is de boodschap aan de weggebruiker duidelijk net als ruimtelijke impact. In dat geval moet het gehele straatbeeld zich aanpassen aan die schaalvergroting. Deze duidelijkheid maakt het verschil met de variant Splitsing, waarin de gehele busbaan door het deel Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan loopt. Het probleem van de variant Circuit speelt minder aan de Oosterhamrikkade door de koppeling van de busbaan en één rijbaan voor de autoverbinding. De situatie in de Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan leidt tot een dermate onwenselijke situatie dat de variant Circuit hiermee afvalt.

#### **4.3.3. Nader afgewogen: voorkeursvariant Splitsing**

In de variant Splitsing volgen de autoverbinding en de busbaan ieder een eigen route. Het grootste dilemma van deze variant ligt eigenlijk in de verandering van de Vinkenstraat en, in mindere mate, in de E. Thomassen à Thuessinklaan. Deze straten moeten een vrijliggende busbaan opnemen naast een éénrichting woonstraat. Het karakter van deze straten verandert van een woonstraat naar een stedelijke straat als onderdeel van het verbindende stadsnetwerk.

De variant Splitsing past bij de voorgenomen verandering van de omgeving rondom het Oosterhamrikkanaal. Niet alleen de Oosterhamrikkade maar ook het deel Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan is onderdeel van gebiedstransformatie. De al lopende woningbouwontwikkelingen langs de Oosterhamrikkade zuidzijde en de beoogde herontwikkeling aan de noordzijde van de Vinkenstraat passen in dit beeld.

De variant Splitsing zet niet alleen qua uitwerking maar ook qua gebiedsvernieuwing in op een groter gebied. Door het splitsen van de verkeersstromen worden de gevolgen van de nieuwe auto- en busverbinding evenredig verdeeld. Het gebied verandert in een levendige zone tussen Oosterparkwijk- Professorenbuurt en het Ebbingekwartier/Binnenstad. In een vervolgfase moet de stedenbouwkundige relatie tussen nog te ontwikkelen nieuwbouwlocaties, de openbare ruimte en de wijken worden uitgediept.

### Voorwaarden en vervolgitwerking Splitsingsvariant

De eerste voorwaarde van de variant Splitsing is dat de oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal in het verlengde van de Vinkenstraat komt te liggen. Bij de brug over het Oosterhamrikkanaal ter hoogte van de Oliemuldersweg is dan geen busbaan meer nodig.

Nog uit te werken aandachtspunten, gekoppeld aan variant Splitsing:

- Ontwerpopgaven binnen tracé: optimalisatie ontwerp van kruispunten en bruggen.
- Uitwerking beeldkwaliteit van het straatbeeld: hagen, bermen, oversteekpunten etc. eenduidig ontwerp m.b.t. sport, speelplekken en inrichting verblijfsruimte
- zuidelijke oeververbinding over Van Starckenborghkanaal: ontwerp, inpassing en bijbehorende nieuwbouwlocaties;
- Uitwerken Wielewaalplein en Vinkenstraat:
  - ontwerp t.h.v. Gorechtsingel in historisch perspectief en los van Wielewaalplein;
  - inrichting Wielewaalplein als plein;
  - vergroten verkeersveiligheid (oversteken, logische routing)
  - aansluiting voorzijde kerk en parkeerinrichting;
- wegverloop Vinkenstraat – Paradijsvogelstraat in afstemming met plantsoen & elektriciteitshuisjes;
- Geluidsbelasting: verplaatsing van 1 woonschip, bovenop de verplaatsing van 2 schepen als gevolg van een nieuwe brug;
- Optimaliseren doorstroming voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, ook in combinatie met de brugopeningen (en de maatregelen die daarvoor nodig zijn);
- Parkeren: wij willen voldoen in voldoende ruimte en mogelijkheden om te parkeren bij/na openstelling nieuwe auto- en busverbinding;
- Stedenbouwkundige visie parallel aan ruimtelijke inrichting en verkeersveilige variant Splitsing.



Splitsing – oosterhamrikkade

## Parkeren

Voor het parkeren in de Oosterhamrikzone is een parkeerinventarisatie gedaan. Deze parkeerinventarisatie is in eerste instantie bedoeld om het parkeervraagstuk voor de verschillende varianten in beeld te brengen. Nadat voor de voorkeursvariant is gekozen zal voor die variant het parkeervraagstuk op basis van deze aanpak verder worden uitgewerkt

1. Blijvend bereikbaar en gastvrij
  - Gericht op goede bereikbaarheid parkeervoorzieningen (Boterdiep, UMCG Noord) en P+R Kardinge;
  - Aandacht voor parkeren rondom voorzieningen, zoals Korreweg.
2. Meer ruimte voor de straat
  - Parkeren onderdeel van ontwerpen: balans tussen ruimtelijke kwaliteit en parkeren;
  - Keuze gemaakt voor 1 richting parkeren langs de woonstraten, nieuwbouw kan op eigen terrein parkeren;
3. Meer maatwerk en flexibiliteit
  - Invoering betaald parkeren als harde randvoorwaarde;
  - Uitsluiten nieuwbouwbewoners voor vergunning, ook wanneer er ten tijde van realisatie geen betaald parkeren was.
4. Duurzamer
  - Stimuleren deelauto's
  - Laadpalen
  - Keuze tussen kwaliteit groen en parkeren op straat.
5. Maatschappelijk effect voorop
  - Kosten voor ontwerp zijn onderdeel van totaalinvestering

### 4.3.5. Herinrichting Korreweg

Om op de Korreweg meer ruimte en comfort voor de fiets te creëren en om de ruimtelijke kwaliteit te versterken, zien wij de variant 'fietsstraat' voorkeursvariant. Voorwaarde hiervoor is de aanleg van de autoverbinding in de Oosterhamrikzone. De opgave is om het aantal auto's op het deel tussen de J.C. Kapteynlaan en het Boterdiep te beperken. Het ontwerp van de Gerrit Krolbrug houden we in stand. De variant Fietspaden kost meer ruimte, wat ten koste gaat van de bomenrijen en het parkeren aan één zijde.

Voorwaarde is dat het aantal auto's fors afneemt, ook omdat de bus dan ruimte heeft om te passeren. Op het deel tussen de J.C. Kapteynbrug en de Korreweg-rotonde zijn er geen alternatieven. Voor het deel tussen de Korreweg-rotonde en de binnenstad kan een verschuiving naar Bedumerweg oplossing bieden. Met de bouw van de Gerrit Krolbrug de komende periode zien we ruimte voor experimenten.

### 4.3.4. Maatschappelijke kosten afgewogen.

Qua investeringen zijn de kosten van Circuit bijna 1/3<sup>e</sup> lager dan Bundeling en Splitsing. Ondanks dat de aanlegkosten fors minder zijn, zien wij 'Circuit' als onwenselijke variant vanwege de gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de woon- en leefomgeving. Dat rechtvaardigt een hogere investering.

Een brug over het Van Starckenborghkanaal kost ongeveer € 35 miljoen minder dan een aquaduct. Gelet op de totale omvang van de projecten vinden wij dit verschil te groot om voor een aquaduct te kiezen.

De fiets kan via een nieuwe fietsbrug aan de busbaanbrug van en naar Kardinge. In de raming is deze fietsverbinding opgenomen voor ongeveer € 6 miljoen. De wenselijkheid hangt sterk af van de termijn waarop de huidige busbaanbrug wordt vervangen. Wij zullen dit vraagstuk nadrukkelijk aan de orde stellen tijdens de inspraak.

## Fietsstraat – korreweg



## 5. ONTWERPBESLUIT VOORKEURSVARIANTEN

In dit hoofdstuk zetten we het ontwerpbesluit van het college van Burgemeester en Wethouders uiteen. Het ontwerpbesluit is opgesteld voor inspraak. De basis voor onderstaande besluiten vindt u in de hoofdstukken 3 en 4: wat heeft het onderzoeks- en ontwerptraject voor de verschillende onderdelen ons geleerd en hoe beoordelen wij deze uitkomsten in het licht van het stedelijke belang en het belang op buurt- en wijkniveau. Met dit ontwerpbesluit legt het college de voorkeursvarianten aan de stad en de raad voor.

### HOOFDBESLUIT

1. Voor de nieuwe auto-, bus en fietsverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad/het UMCG spreekt het college van B&W de voorkeur uit voor de variant 'Splitsing'. Voor de variant Splitsing gaan wij uit van nieuwbouw van de woningen aan de Vinkenstraat noordzijde (Nijestee);
1. Voor de oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal spreekt het college van B&W de voorkeur uit voor de variant 'brug over de zuidoever', in het verlengde van de Vinkenstraat;
2. Voor het meer fietsvriendelijk maken van de Korreweg spreekt het college van B&W de voorkeur uit voor de variant 'fietsstraat';
3. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid in het stadsdeel spreekt het college van B&W de voorkeur uit voor de doorstromingsmaatregelen zoals beschreven in het verkeersplan;
4. Voor de aansluiting van de fietsstraat Korreweg op de nieuwe Gerrit Krolburg gaat het college voorsnog uit van het bestuurlijk voorkeursontwerp. Dat betekent dat de Gerrit Krol beschikbaar blijft voor de auto;
5. Voor de herinrichting van de zuidoever van de Oosterhamrikkade spreekt het college van B&W de voorkeur uit voor het ontwerp waarin meer ruimte wordt gegeven voor de eigenaren/bewoners van de schepen, maar wel in combinatie met een wandelpad;
6. Voor het totaal aan ingrepen is een apart budget opgenomen voor niet voorziene maatregelen in de wijken (ongeveer 5 procent van de totale kosten).

### OPGAVE VOOR DEFINITIEF ONTWERP

1. Parkeren: voldoen in de parkeerbehoefte bij openstelling nieuwe auto- en busverbinding;
2. Geluidsbelasting Oosterhamrikkade noordzijde en verplaatsing woonschepen als gevolg van nieuwe brug;
3. Inrichting van het Wielewaalplein en de kop van de Vinkenstraat, waaronder op de verkeersveiligheid;
4. Terugdringen van het aantal auto's op de Korreweg op het deel binnenstad – rotonde;
5. Optimaliseren van de doorstroming voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer, ook in combinatie met de brugopeningen (en de maatregelen die daarvoor nodig zijn).

### Financieel perspectief

Het vervolg wordt bepaald door de financiële mogelijkheden die er zijn binnen de afspraken over de projecten die onderdeel uitmaken van de 'Ringspaarprojecten': de westelijke ringweg, de aansluiting op het Stationsgebied en de auto- en busverbinding in de Oosterhamrikzone. Wij hebben met de provincie afgesproken het gesprek over de financiering te voeren op het moment dat de integrale afweging gemaakt kan worden in samenhang met de andere projecten. Met de provincie verkennen we ook de mogelijkheden om de nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal op de agenda van het Rijk te zetten.

De raad heeft reeds middelen beschikbaar gesteld voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg en de geormerkte middelen voor de gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone. Bij de definitieve besluitvorming door uw raad zullen wij u het financiële perspectief voorleggen.

**Tenslotte**

De raad zal op 6 maart a.s. in het informatiecentrum een hoorzitting organiseren, de inloopbijeenkomst als onderdeel van de inspraak vindt plaats op 12 maart a.s. Ondertussen zullen wij met een huis-en-huisbrief, extra spreekuren, gesprekken en onze website [www.aanpakoosterhamrikzone.nl](http://www.aanpakoosterhamrikzone.nl) de bewoners, ondernemers en organisaties blijven informeren.

Wij verwachten dat uw raad, na de afronding van de inspraak, een definitief besluit over de voorkeursvarianten kan nemen in uw vergadering van juni. Aan het besluit over de voorkeursvarianten is dan ook een besluit over de vervolgfase verbonden: de nadere uitwerking van de voorkeursvarianten, uitmondend in een realisatiebesluit.



# BIJLAGEN

FIETSVRIENDELIJKE

# PARTICIPATIERAPPORT

JANUARI 2018

## **INHOUDSOPGAVE**

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding.....</b>                             | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Doel van participatie .....</b>                | <b>4</b>  |
| 2.1      | Doelgroepen .....                                 | 4         |
| <b>3</b> | <b>Aanpak van het participatieproces.....</b>     | <b>5</b>  |
| 3.1      | Begeleidingscommissie gemeenteraad .....          | 5         |
| <b>4</b> | <b>Uitvoering van het participatieproces.....</b> | <b>6</b>  |
| 4.1      | Projectkantoor en informatiecentrum.....          | 6         |
| 4.2      | Klankbordgroepen.....                             | 7         |
| 4.3      | Publieksbijeenkomsten .....                       | 8         |
| 4.4      | Ontwerpsessies .....                              | 11        |
| 4.5      | (Individuele) gesprekken .....                    | 15        |
| 4.6      | Communicatiemiddelen.....                         | 15        |
| <b>5</b> | <b>Resultaat van het participatieproces .....</b> | <b>17</b> |
| 5.1      | Algemeen.....                                     | 17        |
| 5.2      | Auto-, bus- en fietsverbinding.....               | 18        |
| 5.3      | Fietsvriendelijke Korreweg.....                   | 19        |
| 5.4      | Verkeersplan .....                                | 19        |
|          | <b>Bijlagen.....</b>                              | <b>21</b> |

## 1 INLEIDING

De gemeenteraad van Groningen heeft in juni 2016 het principebesluit genomen dat er een nieuwe autoverbinding tussen nodig is tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad. Deze nieuwe verbinding verbetert de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van de stad aanzienlijk. De stad groeit en het verkeer neemt toe. Bewoners, bezoekers, ondernemers en instellingen ondervinden dagelijks hinder van oponthoud op belangrijke invalswegen zoals de Petrus Campersingel, de Europaweg, het Damsterdiep en de Bedumerweg. Een nieuwe verbinding levert een belangrijke bijdrage voor een betere bereikbaarheid. Tegelijkertijd is het ook een kans om het woon- en leefomgeving in de omgeving te verbeteren.

De nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding staat niet op zichzelf. Aanpak Oosterhamrikzone bestaat namelijk uit vijf projectonderdelen:

- Uitwerken van drie varianten voor een auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone;
- Variantenstudie naar een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg;
- Vervanging Gerrit Krolbrug;
- Onderzoek naar de toekomst van de busbaanbrug;
- Opstellen van een verkeersplan voor de Oosterhamrikzone.

Op 21 december 2016 hebben we u per brief (kenmerk: 6059029) geïnformeerd over de participatieaanpak voor Aanpak Oosterhamrikzone. Het college van B&W heeft hierin aangegeven te streven naar een hoge mate van participatie van de omgeving na bij de uitwerking van deze projectonderdelen. Ook hecht het college veel waarde aan het actief, volledig, tijdig en zorgvuldig betrekken van de omgeving.

In dit rapport is beschreven op welke manier invulling is gegeven aan het participatieproces: het doel, de inzet en het resultaat. Het participatierapport gaat over de periode januari 2017 tot en met december 2017.

## 2 DOEL VAN PARTICIPATIE

De gemeente Groningen vindt het belangrijk dat bewoners bij nieuwe en ingrijpende plannen nauw worden betrokken. Tegelijkertijd bouwen we aan een duurzame en stabiele relatie met bewoners door een zorgvuldig omgevingsproces waarin belanghebbenden een duidelijke rol hebben en waarbij de omgeving steevast actueel, volledig, duidelijk en tijdig geïnformeerd wordt over de ontwikkelingen.

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

In de collegebrief over de participatieaanpak voor Aanpak Oosterhamrikzone van 21 december 2016 (kenmerk: 6059029) is een aantal concrete afspraken gemaakt. Deze brief is als bijlage bij dit participatierapport opgenomen. De afspraken uit de brief zijn verder uitgewerkt in een communicatie- en participatieplan. Samengevat is het participatiedoel dat we streven naar een zorgvuldig, transparant en gedragen proces. In het verlengde hiervan liggen de volgende doelstellingen:

- Samenwerking met de omgeving op basis van vertrouwen, eenvoud en aandacht.
- Komen tot de best denkbare uitwerking van de varianten voor de auto-, bus-, en fietsverbinding en voor de fietsvriendelijke Korreweg.
- Zorgvuldige onderbouwing van de voorkeursalternatieven.

### 2.1 DOELGROEPEN

Voor de communicatie- en participatiestrategie zijn de doelgroepen voor het project in beeld gebracht: welke belanghebbenden worden geraakt door het project en/of kunnen bijdragen aan de doelstelling: 'de best denkbaar mogelijke uitwerking van de varianten'.

De analyse bestaat uit verschillende individuen, (belangen)organisaties, instellingen en bedrijven. Daaruit is een selectie gemaakt:

- De bewonersorganisaties;
- Individuele (woonschip)bewoners en bedrijven aan OHK NZ en ZZ, Vinkenstraat, E. Thomassen à Thuessinklaan en Wouter van Doeverenplein;
- Bewoners aan de Korreweg en rond Gerrit Krol-brug.
- VBNO, GCC en ondernemers Ebbingekwartier
- UMCG

Voor deze doelgroepen geldt:

- Ze kennen de inhoud van het plan en weten hoe, wanneer en op welke manier zij kunnen participeren in het project;
- Ze weten hoe, wanneer en op welke manier zij contact kunnen leggen met de projectorganisatie;
- Ze leveren een actieve bijdrage aan het proces;
- Ze zijn van mening dat de projectorganisatie zorgvuldig omgaat met hun belangen.

### 3 AANPAK VAN HET PARTICIPATIEPROCES

Voor de aanpak van het participatieproces is in april 2017 een strategisch communicatie- en participatieplan vastgesteld dat als basis heeft gediend voor de uitvoering. De uitgangspunten van dit plan zijn:

- Het opbouwen van een duurzame en bestendige relatie met de omgeving. Daarbij streven we een zo hoog mogelijke vorm van participatie na, binnen de kaders van het raadsbesluit van 2016;
- Presentatie van Aanpak Oosterhamrikzone als bereikbaarheidsproject onder de vlag van Groningen Bereikbaar vanwege het regionale belang.
- In de verschillende fases adequaat, volledig en tijdig informeren van de omgeving over het project, zowel over inhoud als over procedures.
- Openheid waarbij plandocumenten, verslagen en onderzoekresultaten actief worden gedeeld en gepubliceerd.
- Nut en noodzaak van het project blijvend onder de aandacht brengen en misverstanden rechtzetten. Bredere focus dan alleen op de autoverbinding; benadrukken van de kansen die het project biedt.
- De projectorganisatie is aanspreekbaar, bereikbaar en herkenbaar. We maken optimaal gebruik van persoonlijke interactie, zichtbaarheid in de wijk en online communicatie.

#### 3.1 BEGELEIDINGSKOMMISSIE GEMEENTERAAD

Naar aanleiding van het debat rondom het raadsbesluit in juni 2016 heeft het college de raad de suggestie meegegeven om een begeleidingscommissie vanuit de raad in stellen. De begeleidingscommissie heeft de afgelopen periode gebogen over de wijze waarop de raad de aanpak en uitvoering kon volgen, zodat een besluit genomen kan worden.



*Begeleidingscommissie september 2017*

## 4 UITVOERING VAN HET PARTICIPATIEPROCES

In dit hoofdstuk leest u over welke activiteiten die het projectteam heeft ondernomen in het kader van het participatieproces.

### 4.1 PROJECTKANTOOR EN INFORMATIECENTRUM

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

Het projectkantoor groeide uit tot het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone (officiële opening op 13 juli 2017). In het informatiecentrum kunnen geïnteresseerden informatie over het project lezen en bekijken en vragen stellen aan de dienstdoende projectteamleden. Het informatiecentrum is wekelijks geopend op woensdag en donderdag en tweewekelijks op donderdagavond. Sinds december 2017 is de opening op donderdag komen te vervallen. Het informatiecentrum trok sinds de opening tussen de 150 en 250 bezoekers.

Het informatiecentrum is naar aanleiding van een vraag vanuit de omgeving geschikt gemaakt voor mindervaliden.



*Het informatiecentrum aan de Oosterhamrikkade zuidzijde 119.*

## 4.2 KLANKBORDGROEPEN

Het projectteam Aanpak Oosterhamrikzone is actief met twee klankbordgroepen in gesprek, te weten de het overleg met de bewonersorganisaties en de klankbordgroep Gerrit Krolbrug.

### Overleg met de bewonersorganisaties uit omliggende wijken

Vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost, en buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal praten met het projectteam over de voortgang van het project, de wensen van de omgeving, net als over zorgen, onderzoeksresultaten, planning en andere zaken met betrekking tot het project.

In de aanloop naar het principebesluit van juni 2016 en ook in de periode daarna was er vanuit de omgeving kritiek op de mate waarin de omgeving bij de plannen werd betrokken. Deze voorgeschiedenis leidde tot een wankel vertrouwen van de bewonersorganisaties in de gemeente. Op verzoek van de bewonersorganisaties is een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld. Emme Groot, voormalig burgemeester van de gemeenten Appingedam en Delfzijl treedt op als gespreksleider tijdens de overleggen en fungeert als klankbord voor de bewonersorganisaties en de gemeente.

| DATA OVERLEGGEN  |                  |
|------------------|------------------|
| Formeel          | Informeel        |
| 6 oktober 2016   | 31 augustus 2017 |
| 2 november 2016  | 15 november 2017 |
| 18 januari 2017  | 20 december 2017 |
| 11 april 2017    |                  |
| 20 juni 2017     |                  |
| 5 september 2017 |                  |
| 10 oktober 2017  |                  |
| 17 januari 2018  |                  |
| 12 februari 2018 |                  |

Ook hebben de bewonersorganisaties drie keer overlegd met de verantwoordelijke wethouders.

### Klankbordgroep Gerrit Krolbrug/Oosterhamrikzone

De provincie Groningen heeft in nauwe samenwerking met de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat een planstudie uitgevoerd voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Deze planstudie is medio 2016 afgerond met een (bestuurlijk gedragen) voorkeursalternatief. Tijdens dit proces was ook een klankbordgroep actief.

Omdat de vernieuwing van de Gerrit Krolbrug is uitgesteld en er met Aanpak Oosterhamrikzone nog een omvangrijk project in dezelfde omgeving speelt, is de klankbordgroep Gerrit Krolbrug nieuw leven ingeblazen. Doel hiervan is om een bredere groep bewoners- en belangenorganisaties mee te laten praten over Aanpak Oosterhamrikzone.

Aan deze klankbordgroep nemen de volgende belangen- en bewonersorganisaties deel: Bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Bewonersorganisatie Binnenstad Oost, Wijkoverleg Korrewegwijk (WOK), Fietsersbond Groningen, Watersportverbond, Ondernemersvereniging Ebbingekwartier, Bewonersorganisatie De Hunze/Starkenborgh, Bewonersorganisatie Beijum, Bewonersvereniging de Scheepsraad, Bewonersorganisatie Professorenbuurt-Oost, Buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal (BCWO), Koninklijke BLN-Schuttevaer, UMCG.



De klankbordgroep Gerrit Krolbrug kwam op 6 juli 2017 en op 10 oktober 2017 bijeen. Daarnaast is een vertegenwoordiger van Aanpak Oosterhamrikzone aangeschoven bij een bestuursvergadering van de bewonersorganisatie De Hunze/Van Starckenborgh.

#### 4.3 PUBLIEKSBIJEENKOMSTEN

##### Inloopbijeenkomsten 11 en 13 juli 2017

Op 11 en 13 juli 2017 waren er inloopbijeenkomsten in het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone. In totaal kwamen er circa 200 bezoekers. Omwonenden konden zich hier laten informeren over de plannen, waaronder de auto-, fiets- en busverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Vertegenwoordigers van het projectteam, adviesbureau Sweco en landschapsbureau Lola waren aanwezig om toelichting te geven en vragen te beantwoorden. Tijdens de bijeenkomst van 13 juli verhaalde stadshistoricus Beno Hofman over de geschiedenis van de Oosterhamrikzone en verrichtte wethouder Paul de Rook de opening van het informatiecentrum.

Het merendeel van de bezoekers kwam voor de plannen voor de auto-, fiets- en busverbinding. Er waren reacties van bezoekers die het een goed plan vonden en voordelen zagen terwijl vooral omwonenden hun zorgen uiten. Aan de Oosterhamrikkade noordzijde is vooral bezorgdheid over de variant Bundeling terwijl bewoners van de Vinkenstraat juist de twee andere varianten niet zien zitten. Naast zorgen gaven bezoekers ook aan wat zij belangrijk vinden voor de inrichting van de eventuele nieuwe rijstroken en busbaan, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, parkeren, speelvoorzieningen en groen. Over de fietsvriendelijke Korreweg waren de meeste bezoekers enthousiast.

Tijdens de bijeenkomsten zijn ongeveer 70 reactieformulieren ingevuld. De projectorganisatie verwerkt deze reacties in een rapport. Het rapport gebruiken we bij de verdere uitwerking van de plannen. Het reactierapport is op de website gepubliceerd.

De uitnodiging voor de inloopbijeenkomsten is, samen met een algemene folder over het project, bij circa 9.000 huishoudens in de brievenbus gevallen.



## Inloophbijeenkomst 23 november 2017

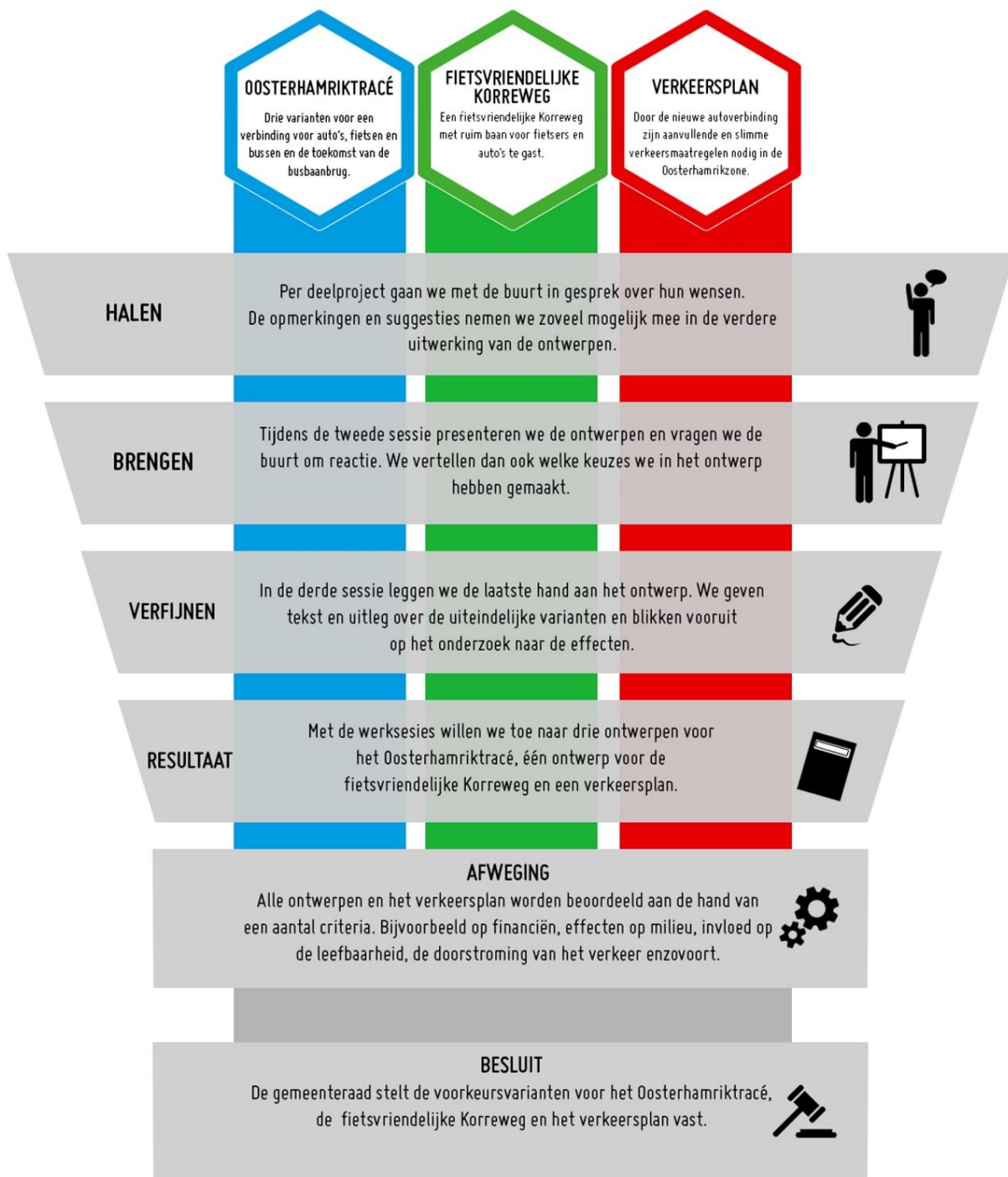
Op donderdag 23 november stond het informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone in het teken van de inloophbijeenkomst waarin onder andere de voorlopige ontwerpen voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg werden gepresenteerd. De inloophbijeenkomst trok met 245 bezoekers veel publiek.

Met de inloophbijeenkomst wilde het projectteam het resultaat laten zien van de ontwerpessies waarin samen met omwonenden en ondernemers is geprobeerd om de best mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden. Daarnaast werd op een tussenstand gepresenteerd op het gebied van verkeer, luchtkwaliteit, geluid en de toekomst van de busbaanbrug. Op de vloer van het informatiecentrum was een aantal varianten levensgroot aangebracht. Zo konden bezoekers ervaren hoeveel ruimte er is tussen de voordeur, groen, autoverbinding en/of busbaan enzovoort. In grote prints hingen de resultaten van de ontwerpessies als tussenstand aan de muren: plankaarten, wegprofielen en impressies. Vertegenwoordigers van het projectteam, Sweco en Lola waren aanwezig om toelichting te geven en vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Bezoekers leverden ruim 50 ingevulde reactieformulieren in. Het reactierapport is op de website gepubliceerd. De uitnodiging voor de inloophbijeenkomsten is bij circa 9.000 huishoudens in de brievenbus gevallen.



*Sfeerimpressies van de bewonersbijeenkomst op donderdag 23 november 2017.*



*Schematisch overzicht van de ontwerpessies op drie verschillende onderwerpen: het Oosterhamriktracé, de fietsvriendelijke Korreweg en het verkeersplan.*

#### 4.4 ONTWERPSESSIES

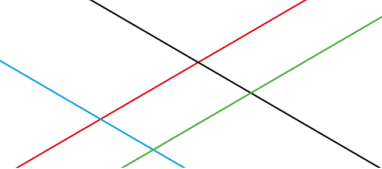
Voor het uitwerken van de varianten voor het Oosterhamriktracé en voor de fietsvriendelijke Korreweg werden voor beide onderdelen drie ontwerpessies georganiseerd. In juli konden omwonenden zich aanmelden als deelnemer. Tijdens deze sessies informeren we de deelnemers over het (ontwerp)proces en geven we inzicht in de dilemma's die het uitwerken van de varianten met zich meebrengen. Bovenal willen we de kennis en ervaring van de bewoners(organisaties) en ondernemers meenemen bij de verdere uitwerking. Bewoners en ondernemers deden op persoonlijke titel mee.

Het projectteam organiseerde de ontwerpessies waarbij Lola en Sweco voor het inhoudelijke programma zorgden. Sweco maakt van iedere bijeenkomst een overzicht van de bespreekpunten die aan de deelnemers is verstuurd en in de bibliotheek op de website is geplaatst.

Voor de ontwerpessies voor het Oosterhamriktracé hadden zich 30 mensen aangemeld. Tijdens de tweede bijeenkomst kwamen er echter circa 45. Er waren voornamelijk meer bewoners van de nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade noordzijde. De derde bijeenkomst werd door circa 20 bewoners bezocht. Opvallend was de afwezigheid van bewoners uit de Vinkenstraat. Voor de ontwerpessies voor de fietsvriendelijke Korreweg hadden zich circa 10 personen aangemeld.

Daarnaast is een ontwerpessie voor het verkeersplan georganiseerd. Hieraan deden vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en belangenorganisaties mee.

| DATA ONTWERPSESSIES       |                            |                           |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Oosterhamriktracé         | Fietsvriendelijke Korreweg | Verkeersplan              |
| Dinsdag 12 september 2017 | Woensdag 13 september 2017 | Maandag 11 september 2017 |
| Dinsdag 3 oktober 2017    | Woensdag 4 oktober 2017    |                           |
| Dinsdag 31 oktober 2017   | Woensdag 1 november 2017   |                           |



*Sfeerimpressies van de ontwerpessies voor de fietsvriendelijke Korreweg*



*Sfeerimpressies van de ontwerpessies voor het Oosterhamriktracé.*

## Overige bijeenkomsten

Bewoners nieuwbouw Oosterhamrikkade noordzijde

Circa 35 (toekomstige) bewoners van de nieuwbouwplannen aan de Oosterhamrikkade noordzijde werden op woensdag 19 april 2017 bijgepraat over Aanpak Oosterhamrikzone. Deze (toekomstige) bewoners hebben een petitie aangeboden aan college en raad. Daarna is er nog een gesprek met de verantwoordelijke wethouder geweest.

Bewoners woonschepen

Met bewoners van de woonschepen is gesproken over de inrichting van de kades, maar ook over de gevolgen voor ligplaatsen in de varianten voor het Oosterhamriktracé. Zie omgevingsmonitor voor details.

Wijkwandelingen

Op de zaterdagen 4 en 11 november 2017 organiseerde het projectteam wijkwandelingen door de Oosterhamrikzone. Tijdens de wandelingen namen vertegenwoordigers van het projectteam geïnteresseerden mee langs verschillende onderdelen van het project. Onder andere aan de Oosterhamrikkade noordzijde, in de Vinkenstraat, in de E. Thomassen à Thuessinklaan en aan het Wielewaalplein werd gekeken naar de mogelijke gevolgen en de kansen van de nieuwe autoverbinding. Aan de Oosterhamrikkade zuidzijde en de Paradijsvogelstraat werd een toelichting gegeven op de woningbouwplannen in het gebied. Per wandeling konden maximaal 15 deelnemers mee. Beide wandelingen zaten in korte tijd 'vol'.



*Sfeerimpressies van de wijkwandeling op zaterdag 4 november 2017.*

## Supermarktsessies

Op woensdag 15 november 2017 waren vertegenwoordigers van het projectteam aanwezig bij de Lidl aan het Wielewaalplein en de Albert Heijn aan het Floresplein met informatie (foamborden en folders) over het project. Bij de Lidl ging ook wethouder Paul de Rook in gesprek met het winkelend publiek.



*Sfeerimpressie van de supermarktsessie in de Lidl aan het Wielewaalplein.*

## Promotiedagen voor het bedrijfsleven Noord-Nederland

Op dinsdag 7 en woensdag 8 november 2017 waren vertegenwoordigers van Aanpak Oosterhamrikzone aanwezig bij de promotiedagen Noord-Nederland. Het project had een desk in de stand van Groningen Bereikbaar. In deze stand waren ook de andere grote bereikbaarheidsprojecten zoals Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone aanwezig.



*Sfeerimpressie van de Groningen Bereikbaar-stand waar Aanpak Oosterhamrikzone twee dagen stond.*

## Groningen Bereikbaar

De organisatie van Groningen Bereikbaar was op 18 december 2017 met circa 30 medewerkers op bezoek om bijgepraat te worden over Aanpak Oosterhamrikzone.

#### 4.5 (INDIVIDUELE) GESPREKKEN

Op verzoek was het voor individuele bewoners en belangstellenden mogelijk om buiten de publieksbijeenkomsten, overige bijeenkomsten of tijdens de reguliere openingstijden van het informatiecentrum om, in gesprek te gaan met het projectteam.

Daarnaast is met stakeholders gesproken over de uitwerking van de varianten. Zo zijn er gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van provincie Groningen, het OV-bureau Groningen Drenthe, Rijkswaterstaat, UMCG en met de buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal.

In de omgevingsmonitor is een overzicht opgenomen van deze (individuele) gesprekken.

#### 4.6 COMMUNICATIEMIDDELEN

##### Website

De website is het primaire communicatiemiddel van Aanpak Oosterhamrikzone en is begin juni 2017 live gegaan. Alle relevante informatie moet hier zijn (terug) te vinden. We publiceren nieuwsberichten, achtergrondartikelen en in de bibliotheek stellen we alle documentatie over het project beschikbaar: verslagen van klankbordgroep-overleggen, presentaties, documenten met betrekking tot besluitvorming enzovoort.

Een belangrijk doel van de website is om de buitenwereld naar binnen te halen en om een podium te bieden voor het debat over het project. De website is ook bedoeld om de interactie met de omgeving te stimuleren. Bezoekers kunnen op iedere afzonderlijke pagina reageren. Er zijn circa 100 vragen, opmerkingen en reacties geplaatst. Deze zijn weer voorzien van een reactie van het projectteam. Op die manier is de discussie openlijk zichtbaar.

We informeren via de website over voor- en nadelen van het project. Daarin zijn we zelf open en transparant, maar we stellen anderen ook in de gelegenheid hun visie op het project te geven. In de rubriek 'Wat vindt de buurt?' interviewen we omwonenden, bewonersorganisaties en (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven/instellingen over wat zij vinden van de plannen voor de Oosterhamrikzone. In de rubriek 'Uitgebreide thema-artikelen' geven we ruim aandacht aan allerlei onderwerpen de 'Knip-variant' van CU en SP, het parkeervraagstuk, de historie van de Oosterhamrikzone en ruimtelijke kwaliteit en de werking van verkeersmodellen.

De website is circa 8.000 keer bezocht. De bezoekers bezochten circa 25.000 pagina's.

##### E-nieuwsbrieven

Via de website kunnen mensen zich inschrijven voor de e-nieuwsbrief van Aanpak Oosterhamrikzone. Er zijn vier e-nieuwsbrieven verstuurd.

| RESULTATEN E-NIEUWSBRIEF |                       |         |
|--------------------------|-----------------------|---------|
| Datum e-nieuwsbrief      | Aantal geadresseerden | Gelezen |
| 17 juli 2017             | 113                   | 70,8%   |
| 18 oktober 2017          | 144                   | 72,2%   |
| 20 november 2017         | 153                   | 70,6%   |
| 4 december 2017          | 202                   | 68,9 %  |

Ook heeft het projectteam gebruik gemaakt van de wijkniewsbrieven van de gemeente. Onder andere voor de uitnodigingen voor de wijkwandelingen en de inloopbijeenkomst op 23 november 2017.



## **Folder**

Er is een algemene folder over Aanpak Oosterhamrikzone gemaakt. Deze folder is, samen met de uitnodiging voor de inloopbijeenkomsten op 11 en 13 juli huis aan huis bij circa 9.000 adressen bezorgd. De folder is af te halen bij het informatiecentrum of te downloaden van de website.

## **Animatie**

Er is een video-animatie gemaakt. In deze video wordt in twee minuten uitgelegd waar Aanpak Oosterhamrikzone over gaat, waarom het project nodig is, welke keuzes er zijn en hoe de planning er uit ziet. De animatie is onder andere gebruikt tijdens de promotiedagen Noord-Nederland en de inloopbijeenkomst op 23 november. De animatie is ook op de website te vinden.

## **Videoverslag inloopbijeenkomst 23 november 2017**

De Groninger Internet Courant heeft een videoverslag gemaakt van de inloopbijeenkomst op 23 november 2017.

## **Social media**

Het projectteam maakt sinds juni 2017 via @aanpakohz gebruik van Twitter. Via het Twitter-account houdt het projectteam de volgers op de hoogte van ontwikkelingen in het project. Het Twitteraccount heeft 117 volgers.

Via de gemeente Groningen maken we gebruik van de gemeentelijke Facebook-pagina. Zo hebben we onder andere advertenties geplaatst rond de wijkwandelingen, de supermarktsessies en de inloopbijeenkomst op 23 november 2017.

## **Bereikbaarheidskrant Groningen Bereikbaar**

De Bereikbaarheidskrant is een uitgave van Groningen Bereikbaar en wordt verspreid in de stad Groningen en een ruime cirkel daaromheen als bijlage bij de Gezinsbode. In de uitgave van juli 2017 (editie 10) stond een interview met wethouder Paul de Rook over Aanpak Oosterhamrikzone. In de uitgave van december 2017 (editie 11) stond een interview met wethouder Paul de Rook over de fietsvriendelijke Korreweg en een interview met een bezoeker van het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone.

## 5 RESULTAAT VAN HET PARTICIPATIEPROCES

De inbreng vanuit de omgeving heeft tot een aantal aanpassingen en verbeteringen van de plannen voor de auto-, bus- en fietsverbinding en voor de fietsvriendelijke Korreweg geleid. De meeste aanpassingen zijn het resultaat van de ontwerpessies. Hieronder een overzicht van de belangrijkste aanpassingen.

### 5.1 ALGEMEEN

#### Ontwerpregels Oosterhamriktracé

Tijdens de ontwerpessies is gevraagd naar duidelijke ontwerpregels: uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. Landschapsarchitectenbureau Lola heeft daarom een aantal ruimtelijke eisen geformuleerd die zoveel mogelijk in de ontwerpen zijn toegepast (zie ook Ontwerpnota varianten Oosterhamriktracé). Samengevat gaat het om:

##### Groen

- Tweerichtings gebiedsontsluitingsweg wordt altijd begeleid door twee bomenrijen
- Busbaan wordt altijd begeleid door twee bomenrijen
- Eénrichting gebiedsontsluitingsweg wordt altijd begeleid door minimaal één bomenrij
- Afstand tussen gebiedsontsluitingsweg en de busbaan biedt ruimte voor begeleidend groen
- Bomen hebben ondergronds voldoende doorwortelbare ruimte

##### Ruimte

- Afstand tussen de woonstraat en de gebiedsontsluitingsweg of busbaan is minimaal 3 meter
- Optische vernauwingen in de woonstraat voor het verminderen van de rijnsnelheid
- De stoep is altijd tenminste 2 meter breed, waar mogelijk 3 meter breed
- De stoep is altijd verhoogd ten opzichte van woonstraat/parkeerplaats
- Afstand stoep tot gebiedsontsluitingsweg of busbaan is altijd minimaal 6 meter
- Woonstraat is voldoende breed voor fietsers in twee richtingen

#### Ontwerpregels Fietsvriendelijke Korreweg

Tijdens de ontwerpessies is gevraagd naar duidelijke ontwerpregels: uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. Landschapsarchitectenbureau Lola heeft daarom een aantal ruimtelijke eisen geformuleerd die zoveel mogelijk in de ontwerpen zijn toegepast. Het gaat om:

##### Groen

- het groen moet de fietsers op een rustige en eenduidige manier begeleiden
- de Korreweg wordt zoveel als mogelijk begeleid door twee bomenrijen
- bomen hebben ondergronds voldoende doorwortelbare ruimte
- het zicht op architecturale hoogte wordt niet te veel belemmerd door bomen
- zoveel mogelijk zichtlijnen richting de groene hoogte punten (parken)

##### Ruimte

- de breedte van het fietspad biedt voldoende ruimte om makkelijk te passeren
- parkeerplaatsen zijn voldoende breed om het doorgaand verkeer niet te belemmeren bij in- en uitstappen
- De stoep is altijd tenminste 2 meter breed
- De stoep is altijd verhoogd ten opzichte van fietspad
- elementen langs de weg worden zoveel mogelijk geclusterd en ritmisch geplaatst.

## 5.2 AUTO-, BUS- EN FIETSVERBINDING

### Woonstraat in alle varianten

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

### Fysieke afscheiding tussen woningen en auto- en/of busverbinding

Omwonenden van de Oosterhamrikkade noordzijde willen graag een fysieke afscheiding als 'buffer' tussen de woonomgeving en de infrastructuur met o.a. als doel te voorkomen dat kinderen op het Oosterhamriktracé terechtkomen. Die afscheiding komt er in de vorm van een laag geluidsscherm (circa 80 centimeter).

### Groen versus parkeren

In de afweging tussen ruimte voor parkeren aan beide kanten van de Oosterhamrikkade noordzijde of de keuze voor een vrijliggend fietspad richting Kardingse, kiezen bewoners van de Oosterhamrikkade noordzijde voor meer ruimte voor groen ten koste van parkeerplaatsen. In de varianten Splitsing en Circuit is daar ook op ingespeeld. Dit staat overigens haaks op het uitgangspunt van de bewonersorganisaties. Zij vinden compensatie van parkeerplaatsen erg belangrijk vanwege de hoge parkeerdruk in de wijk.

### Groene Oosterhamrikzone: meer bomen

Voor de inpassing van de auto-, bus- en fietsverbinding is een groene inrichting gewenst. Uitgangspunt is het toepassen van een dubbele bomenrij aan de Oosterhamrikkade noordzijde, in de Vinkenstraat en in de E. Thomassen à Thuessinklaan. Tegelijkertijd moet er ruimte worden gemaakt voor het aanleggen van de nieuwe verbindingen. Daarvoor moeten wel eerst bomen worden gekapt. Bij een ongewijzigde situatie staan er aan de Oosterhamrikkade (noordzijde en zuidzijde), Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan in totaal 2.575 bomen. Dat worden er rond de 3.500 bij de inpassing van de auto-, bus- en fietsverbinding (ongeacht de gekozen variant).

### Enrichtingsverkeer Star Numanstraat

Tijdens het ontwerpproces is het idee om verkeer in twee richtingen door de Star Numanstraat te leiden, teruggedraaid. Met de St. Michaëlschool bespreken we hoe we de uitgangspunten voor een veilige schoolomgeving kunnen verwerken in het ontwerp en het verkeersplan.

### Verbinding van de wijken

Bewoners hebben het belang benadrukt van goede verbindingen tussen de wijken aan weerskanten van het Oosterhamrikkanaal. Bijvoorbeeld door extra oversteken en/of de aanleg van een brug voor voetgangers en fietsers.

### Vergroenen damwand Oosterhamrikkanaal

Bewoners vinden de huidige constructie van de busbaan met beton en damwand voor verbetering vatbaar. In de ontwerpen van Lola wordt de damwand verfraaid met een deklaag van basaltstenen en/of hang- en waterplanten.

### Herinrichting zuidoevers Oosterhamrikkanaal

We hebben met vertegenwoordigers van bewoners en eigenaren van de woonschepen een aantal gedeelde uitgangspunten voor de herinrichting van de oever aan de zuidzijde vastgesteld. Bijvoorbeeld over de balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor

afscheiding en het aanplanten van bomen. Tegelijkertijd hebben we moeten constateren dat we op aantal punten verschillen van mening omdat we verschillend aankijken tegen nut en noodzaak. Dat gaat bijvoorbeeld over het aanleggen van een wandelpad langs het water en de woonschepen en de plek van de parkeerplaatsen.

Ook hebben we de ambitie om de oever bij de zwaairom te verfraaien en willen we wandel/fietsbruggen aanleggen over het kanaal. Hoewel de ambitie hoog is, dienen we vast te houden aan afspraken over de ligplaatsen: wij treden in overleg over vervangende plekken. De volgorde van prioritering voor verplaatsing: 1. Vanwege geluid en/of brug 2. Vanwege ruimtelijke kwaliteit.

### 5.3 FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG

#### **Handtekeningenactie Fietsstraat**

Een deelnemer aan de ontwerpessies voor de fietsvriendelijke Korreweg heeft een handtekeningenactie opgezet voor de fietsstraat. Hij is hiervoor bij alle ondernemers en een groot deel van de bewoners aan de Korreweg langs geweest. De overgrote meerderheid tekende de petitie voor de variant fietsstraat. Zie de bijlage 10.

#### **Ongewijzigd plantsoen Bernoulliplein**

Op 23 november 2017 presenteerden we de uitkomsten van de ontwerpessies. In het plantsoen bij het Bernoulliplein waren door de landschapsarchitecten wandelpaden en recreatiemogelijkheden ingetekend. Zowel bewoners als de gemeente kan zich hier niet in vinden en willen het plantsoen ongewijzigd laten.

#### **Oplossen fietsparkeren**

Tijdens de ontwerpessies kwam het probleem naar voren van het parkeren van fietsen op de stoep. In de ontwerpen is hier rekening mee gehouden door op de hoeken van de Korreweg met de zijstraten extra fietsparkeerplaatsen te maken.

### 5.4 VERKEERSPLAN

#### **Oliemuldersknoop in iedere variant**

In eerste instantie hadden alleen de varianten Splitsing en Circuit een brug voor autoverkeer over het Oosterhamrikkanaal ter hoogte van de Oliemuldersweg. Die brug komt er ook in de variant Bundeling. De wens is dat verkeer zo snel mogelijk het Oosterhamriktracé op en af zou moeten kunnen en dat niet al het verkeer zich moet verzamelen bij de Zaagmuldersbrug.

#### **Bus op één!**

Uit de ontwerpessie over het verkeersplan kwam duidelijk naar voren dat de bus prioriteit boven auto's en fietsers. Het verkeersplan is hier dan ook van uit gegaan.

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

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

## **BIJLAGEN**

Onderstaande bijlagen zijn als losse bijlagen bij dit rapport gevoegd.

1. Collegebrief participatie Aanpak Oosterhamrikzone (d.d. 21-12-2016, kenmerk: 6059029)
2. Omgevingsmonitor
3. Reactierapport inloopbijeenkomsten 11 en 13 juli 2017
4. Reactierapport inloopbijeenkomst 23 november 2017
5. Brief OV Consumentenplatform
6. Reactie op brief OV Consumentenplatform
7. Brief bewoners Oosterhamrikkade noordzijde
8. Reactie op brief bewoners Oosterhamrikkade noordzijde
9. Handtekeningactie Fietsstraat Korreweg

Onderwerp Participatie Oosterhamrikzone

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6059029

Datum 21-12-2016 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In uw vergadering van 29 juni 2016 heeft uw raad onder meer het principebesluit genomen een autoverbinding via de Oosterhamrikzone als uitgangspunt te nemen voor de verdere uitwerking (5715156). Wij hebben u toegezegd u nader te informeren over hoe wij de betrokkenheid van bewoners in deze wijken kunnen verbeteren. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de gesprekken met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk en Professorenbuurt-Oost en met de Buurtcommissie woonschepen Oosterhamrikkanaal en het wijkoverleg Korrewegwijk. Ook informeren wij u over het verdere verloop van het project.

#### *Gezamenlijke conclusies*

De afgelopen periode hebben wij met de bewonersorganisaties gesprekken gevoerd over het proces dat tot het principebesluit leidde en de vraag of en hoe gemeente en bewoners zich tot elkaar willen verhouden. De bewonersorganisatie Oosterpark heeft voorwaarden voor een goed proces opgesteld. Die dienden mede als basis voor het gesprek. Deze voorwaarden worden gedeeld door de overige bewonersorganisaties. U treft deze in de bijlage aan. Verderop in deze brief gaat wij er nader op in.

De beleving van de bewonersorganisaties en ons college over het besluitvormingsproces loopt uiteen, zowel over de voorgelegde informatie als het proces. Dit heeft uw raad in aanloop naar en tijdens de bespreking van het principebesluit ook ervaren. De bewonersorganisaties bepleiten een alternatief zonder autoverbinding. Voor deze opvatting moet ruimte ondanks dat er een principebesluit ligt, zo menen wij. Participatie vanuit de bewonersorganisaties betekent niet dat die zich daarmee committeren aan de uitkomst. Echter, de afspraken die wij nu in deze brief benoemen gaan uit van wat binnen de kaders van het principebesluit mogelijk is, zijnde een autoverbinding.

Wij hebben samen met de bewonersorganisaties geconcludeerd dat de informatie-uitwisseling over het bewonersalternatief duidelijker had gemoeten en zien dit ook als verbeterpunt voor het vervolg. De bewonersorganisaties geven aan dat vooraf duidelijkheid moet zijn over de beïnvloedingsmogelijkheden en de ruimte voor de inbreng: wat ligt vast, en wat staat nog open voor discussie? In de bijlage zetten wij dit uiteen.

In antwoord op de bewonersorganisaties: gelet op het principebesluit gaat ons college uit van varianten voor een autoverbinding door de Oosterhamrikzone. Om de effecten van de mogelijke varianten te kunnen bepalen worden deze afgezet tegen een referentiesituatie (een verkeerssituatie zonder autoverbinding).

Bewonersorganisaties geven aan dat het besluit over de autoverbinding alleen genomen kan worden als de voorkeursvariant ook daadwerkelijk aan criteria voldoet en als daarbij de positieve en negatieve gevolgen in beeld zijn gebracht. Bewonersorganisaties vinden het belangrijk dat van tevoren duidelijk is wat de varianten moeten opleveren, zodat getoetst kan worden in hoeverre de doelstelling met de varianten wordt gehaald en of het rendement de investering (met bijbehorende nadelen) loont. Zoals in de raad op 29 juni jl. verwoord: “ (...) het principebesluit geeft geen ‘carte-blanche’, maar schept de verplichting voor ons college de voorkeursvariant voor de autoverbinding in samenhang met de andere onderdelen te onderbouwen”.

Met het aangenomen raadsvoorstel heeft u de kaders vastgesteld voor de uitwerking. Deze kaders hebben wij samengevat in de bijlage bij deze brief.

In het raadsvoorstel hebben wij vermeld dat we streven naar een besluit over een voorkeursvariant in het eerste kwartaal in 2017. Wij streven naar een zorgvuldig proces en realiseren ons dat de voorgenomen planning ons onvoldoende ruimte en tijd geeft om dit te organiseren. Wij willen met de bewonersorganisaties dat het tempo in redelijkheid en billijkheid aansluit op het proces. Ook zijn er in de planwerking verschillende vraagstukken die wij moeten onderzoeken.

#### *Concrete afspraken*

Wij hebben met de bewonersorganisaties afspraken gemaakt hoe we een zorgvuldig proces kunnen borgen.

- In de verdere uitwerking van de voorliggende verkeersvarianten delen we informatie op een open en transparante manier met elkaar. Dat betekent dat we informatie beter presenteren via verschillende kanalen: website, nieuwsbrieven en sociale media. Dat doen we niet alleen wanneer een besluit aanstaande is, maar continu. Verslagen, impressies en conceptdocumenten worden actief gedeeld wat ons college betreft. Wij willen bewonersorganisaties vooraf informeren over aanstaande (deel)besluiten, nog voor bespreking in het college. Dat vereist vertrouwen van beide kanten. Bewonersorganisaties staan vrij in hun eigen opvatting. Daarnaast verwachten wij dat bewonersorganisaties de achterban informeren, net zoals wij deze inspanningsverplichting hebben.
- Wij willen uw raad in overweging geven om voor de ontwikkelingen in de Oosterhamrikzone een begeleidingscommissie in te stellen zodat wij u kunnen informeren over de stand van zaken en de planning.



- Wij openen aan de Oosterhamrikkade 119 een tijdelijk informatiecentrum. Bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden kunnen kennis nemen van de ontwikkelingen en planvorming in de Oosterhamrikzone. Het informatiecentrum vormt ook een uitvalsbasis voor overleggen met ontwikkelaars, bewonersorganisaties en ambtenaren, maar biedt bovenal een laagdrempelige voorziening voor bewoners om zich te (laten) informeren. Niet alleen over de autoverbinding en de fietsstraat maar ook over de bouwplannen en werkzaamheden in het gebied.
- Voor de komende periode is een onafhankelijke procesbegeleider beschikbaar. Die kan als gespreksleider optreden en als klankbord dienen voor bewonersorganisaties en gemeente. Ook kan die een oordeel vellen over de naleving van afspraken. Oud-burgemeester van Appingedam en Delfzijl, de heer Emme Groot, zal deze rol invullen. De taakomschrijving leggen we met de bewonersorganisaties schriftelijk vast.
- Bewonersorganisaties vragen om een verkeersplan en een inzichtelijke begroting. Ook vragen zij de gevolgen voor een groter gebied inzichtelijk te maken dan alleen voor de directe omgeving. Zo wijzen zij op het belang van een goede betrokkenheid van woningcorporatie Nijestee, gelet op de ontwikkelingen aan de Vinkenstraat. Vanzelfsprekend zullen wij deze randvoorwaarden een plek geven in de voorbereiding van een voorkeursalternatief. Het delen van de verwachtingen ten aanzien van deze producten doen wij aan het begin van het proces.

Wij zien de bewonersorganisaties als directe gesprekspartners voor de gemeente als het gaat over de voortgang. Wij kunnen ons voorstellen dat er op onderdelen ook tijdelijke werkgroepen nodig zijn, bijvoorbeeld op straat- en buurtniveau.

#### *Ruimte voor de fiets op de Korreweg*

In de Fietsstrategie 2015-2025 (vastgesteld april 2015) is één van de vijf strategieën dat ruimte voor de fiets wordt gegeven op routes naar de binnenstad. Als kompasproject is de Fietsstraat Korreweg benoemd. Gezien de grote samenhang van de inrichting van de Korreweg en die van het Oosterhamriktracé zien wij de beide projecten als één integrale opgave. Het onderzoek naar de verschillende varianten voor meer ruimte voor de fiets op de Korreweg en de uitwerking van de varianten wordt in de integrale aanpak meegenomen. Dit achten wij ook zorgvuldig in relatie tot het komende participatietraject. Wij komen dan terug bij uw raad met de resultaten van de planvorming, de fasering en een kredietaanvraag voor uitvoering van de Fietsstraat Korreweg.

#### *Herinrichting Oosterhamrikkade zuidzijde – tuintjes woonschipbewoners*

In de raadsvergadering van 29 juni jl. hebben wij aangegeven met een voorstel te komen voor de kade en de tuintjes met de woonschipbewoners. De komende periode worden de drie varianten voor de autoverbinding verder uitgewerkt. Tegelijk stellen wij met bewoners een plan op voor de herinrichting van de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal. Dit plan wordt tegelijk met het voorkeursalternatief aan u ter besluitvorming aangeboden.

*Aanvullende maatregel Knip Petrus Campersingel*

Op dit moment werken wij aan verkeersplannen voor de varianten zodat we een goede doorstroming van autoverkeer kunnen borgen. Wij brengen hierbij ook in beeld welke verkeersmaatregelen we kunnen treffen om de doorstroming van autoverkeer te verbeteren. Deze maatregelen worden onderdeel van de verkeersplannen.

In de raadsvergadering van 29 juni hebben wij toegezegd dat we de verkeersmaatregel 'Knip Petrus Campersingel' in het onderzoek naar mogelijke oplossingen opnemen. Wij zullen de uitkomsten zichtbaar maken in onze afwegingen ten aanzien van de voorkeursvariant.

*Planning Gerrit Krolbrug*

Op dinsdag 20 september heeft het kabinet zijn Rijksbegroting gepresenteerd voor 2017. In de begroting is tot onze verrassing opgenomen dat het programma voor de opwaardering vaarweg Lemmer – Delfzijl met 2 jaar wordt verlengd. Gezien de technische staat van de Gerrit Krolbrug blijven wij ons inzetten voor een vervanging vóór 2020. Wij zijn hierover in gesprek met het Rijk en de Provincie.

*Ten slotte*

In het aangenomen raadsvoorstel hebben we de vervolgstappen op hoofdlijnen met u gedeeld. Deze stappen willen wij samen met bewoners en andere vertegenwoordigers en de Provincie doorlopen. Met deze brief, onderschreven door de bewonersorganisaties, is de nadruk op de participatie gelegd, gebaseerd op recente goede en soms minder goede ervaringen die wij hebben opgedaan met andere verkeersprojecten in de stad. Kern van de geschetste aanpak is dat we een samenspel willen organiseren - waarbij ook tegenkracht de ruimte krijgt - om tot het besluit over een voorkeursvariant te komen, te nemen door uw raad.

Wij gaan graag met uw raad in gesprek over de gekozen aanpak en de suggestie om een begeleidingscommissie voor uw raad in te stellen, danwel aan te sluiten bij een bestaande begeleidingscommissie voor het Stationsgebied.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

## Bijlage 1

Hieronder volgt een opsomming uit het principebesluit, van kaders waarbinnen beïnvloeding mogelijk is. In essentie gaat de ruimte voor participatie over de afweging tussen het stedelijke belang en het belang van de wijk/ buurt of een groep belanghebbenden. De opsomming is niet zo technisch en digitaal in de praktijk. Voor bewoners en ondernemers zijn leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit/ inpassing (parkeren, groen) naast bereikbaarheid en veiligheid van belang. Bij uitstek thema's/doelen waarop bewoners/ ondernemers een rol kunnen pakken en die ook meer op hun eigen leefwereld slaan dan het overkoepelende stedelijke belang. Zo is er ruimte voor het aandragen van alternatieven, wensen, kansen en knelpunten uit de omgeving voor de autoverbinding of fietsstraat, waarbij er een aantal 'harde' uitgangspunten vaststaan.

Per onderdeel is de participatiegraad opgenomen.



### Vaststaande inhoudelijke kaders (raadsbesluit)

[ruimte: informeren]

- autoverbinding aansluiting Oostelijke Ringweg- Ebbingekwartier UMCG, bestaande uit drie kansrijke alternatieven  
*Toelichting: de optie "geen autoverbinding" valt buiten de kaders van principebesluit. Varianten op de drie alternatieven binnen de kaders wel.*
- herinrichting Korreweg, waarbij meer ruimte voor de fiets wordt gecreëerd (dekking vastgelegd)

Daarnaast onderzoeken we:

- toekomstscenario's voor de busbaanbrug [ruimte: adviseren]
- fietsverbinding Oosterhamriktracé (Kardinge-UMCG). [ruimte: co-produceren]
- inrichting van de kades zuidzijde [ruimte: co-produceren, meebeslissen, faciliteren]

**Vastgestelde uitgangspunten tbv. modelontwikkeling OHT, vastgelegd in aangenomen raadsvoorstel**

[ruimte: informeren]

- auto en bus tweerichtingsverkeer
- rechtstreekse overstek HOV over kruising Wouter van Doeverenplein
- vrijliggende busbaan
- maximaal één bajonetbeweging HOV-as
- goede ruimtelijke inpassing
- parkeren
- gemengd gebruik busbaanbrug

**Kaders bij uitwerking (criteria) > voorkeursvariant OHT**

[ruimte: co-produceren, meebeslissen]

- beoordeling verhouding kosten- kwaliteit (stedelijk functioneren/robuustheid)
- beoordeling oplossend vermogen (intensiteit, doorstroming, comfort, aanrijtijden hulpverlening)
- beoordeling bereikbaarheid
- beoordeling verkeersveiligheid
- beoordeling verkeersstructuur
- beoordeling faseringsmogelijkheden
- beoordeling ruimtelijke aanpassing
- beoordeling leefbaarheid

**Kaders bij aanpak**

[ruimte: co-produceren, meebeslissen]

- inventariseren knelpunten, wensen en kansen vanuit de bewoners en toevoeging van alternatieven uit de omgeving;
- oplossend vermogen van varianten analyseren;
- in beeld brengen gemeentelijke ambities en de match met oplossend vermogen;
- varianten op basis van deze ambities en knelpunten, wensen en kansen aanpassen;
- beoordelingscriteria uitwerken en loslaten op varianten. Weging en conclusies trekken.

**Ten aanzien van de fietsstraat Korreweg**

Nb. het college heeft op 6 oktober j.l. de raad geïnformeerd over het te volgen proces rondom fietsprojecten (5898380). Dit bestaat uit:

- Raadsvoorstel (krediet plankosten, verkeerskundige scope, gemeentelijke kaders, analyse omgevingsgevoeligheid);
- Project met bijbehorende participatie (raad regelmatig informeren)
- Definitieve besluitvorming.

*Toelichting: voorstel is om deze processtappen in project OHZ in te bedden, in het principebesluit is de eerste stap opgenomen.*

## Bijlage 2

### Vervolgproces Oosterhamriktracé



#### Vooraf

De Bewonersorganisatie Oosterpark (BO) is een vereniging die het o.a. belangrijk vindt dat bewoners uit de Oosterparkwijk in een vroeg stadium worden betrokken bij plannen die hen aangaan. BO neemt zelf geen standpunt in over het al dan niet uitvoeren van deze plannen. BO wil wel het proces bewaken om tot een goed c.q. gedragen plan te komen.

Binnen BO zijn uitsluitend vrijwilligers actief. Dit betekent dat zij hun vrije tijd beschikbaar stellen ten gunste van de wijk. In het voortraject van het project 'Oosterhamriktracé open voor autoverkeer' zijn vanuit de gemeente beloftes gedaan die niet zijn nagekomen. Dit heeft BO doen besluiten alleen door te gaan met het vervolgproces als de verantwoordelijke projectleider(s) en wethouder(s) akkoord gaan met onderstaande.

#### Verslaglegging bijeenkomsten

Van alle bijeenkomsten wordt door de gemeente een verslag opgesteld dat recht doet aan hetgeen aan de orde is geweest. Dit verslag ontvangen wij op z'n laatst 2 weken na de gehouden bijeenkomst.

#### Intensief contact met de buurt/wijk

Veel bewoners weten niet wat hun boven het hoofd hangt. Daarom start het vervolgproces met een startbijeenkomst. Voor deze bijeenkomst nodigt de gemeente alle wijkbewoners per brief uit. Gedurende het proces worden ten minste nog twee bijeenkomsten door de gemeente georganiseerd (zodra het verkeersplan is opgesteld en zodra de kansrijke varianten zijn uitgewerkt). Op deze manier kunnen bewoners goed volgen wat er allemaal gebeurt en kan het plan uiteindelijk op meer draagvlak rekenen. Aandachtspunten zijn:

- in overleg met bewonersorganisaties bepalen wanneer een bijeenkomst gewenst is;
- uitnodigingen worden vooraf door ons getoetst op leesbaarheid en duidelijkheid;
- alle wijkbewoners ontvangen de uitnodiging per post (in een duidelijk herkenbare enveloppe van de gemeente) omdat het plan iedereen raakt;
- alle bijeenkomsten kennen een plenair gedeelte zodat iedereen hetzelfde hoort;
- ook van deze bijeenkomsten wordt een verslag gemaakt door de gemeente;
- bewoners kunnen tijdens de bijeenkomsten aangeven dat ze mee willen denken over de exacte invulling van de te onderzoeken varianten (hetgeen gemeente meteen honoreert).

#### Communicatie met de gemeenteraad

Het is belangrijk dat iedereen over dezelfde informatie beschikt alvorens een besluit wordt genomen. Daarom maakt de projectleider een e-mailgroep aan (met iedereen in de 'aan'-regel) bestaande uit de verantwoordelijke wethouders, de raadsleden die verkeer in hun portefeuille hebben en de betrokken bewonersorganisatie. Via deze e-mailgroep worden tenminste de verslagen en de uitnodigingen voor bewonersbijeenkomsten verspreid, evenals alle tussentijdse rapporten die de koers van het project beïnvloeden.

#### Afbakening speelruimte

Voordat het proces start, willen wij zwart op wit hebben wat de speelruimte van dit project (nog) is. Met andere woorden: aan welke uitgangspunten kan wat de gemeente betreft absoluut niet meer worden getornd. Tevens wordt helder uitgelegd waarom hierover geen discussie meer mogelijk is.

Deze informatie wordt ook verstrekt op de hiervoor genoemde startbijeenkomst die toegankelijk is voor alle bewoners.

#### Opstellen verkeersplan

Na de startbijeenkomst stelt de gemeente als eerste een goed leesbaar verkeersplan op. Dit plan heeft betrekking op een ruim gebied rondom het Oosterhamriktracé. Het plan maakt tenminste het volgende inzichtelijk:

- de verkeersdruk op het 'rondje' Petrus Campersingel - J.C. Kapteynlaan - Sumatrалаan - Bedumerweg - Noordzeeweg - Oostelijke Ringweg - Zuidelijke Ringweg - Europaweg (inclusief alle wegen die binnen dit gebied voor het autoverkeer van belang zijn)
- de huidige verkeersbelasting (gebaseerd op de huidige weginrichting)
- de verwachte toekomstige verkeersbelasting bij 'niets doen' (inclusief een overzicht welke wijzigingen onderdeel zijn van deze zogenoemde nulsituatie)
- de verwachte toekomstige verkeersbelasting per kansrijke variant (inclusief een overzicht welke maatregelen zijn doorgevoerd t.o.v. de nulsituatie)
- een duidelijk overzicht waar zich grote verschillen voordoen in de verkeersbelasting (toe- of afname van tenminste 20%):
  - nulsituatie t.o.v. huidige situatie
  - kansrijke varianten t.o.v. nulsituatie

#### Gelden oormerken

Alvorens het college c.q. de gemeenteraad een besluit neemt over dit project, worden de totale uitvoeringskosten van het plan realistisch begroot. Een substantieel bedrag van de totale uitvoeringskosten dient ten goede te komen aan:

- maatregelen om de verkeersveiligheid op en de leefbaarheid langs wegen te verbeteren waar de verkeersbelasting fors toe zal nemen in vergelijking met de huidige situatie
- maatregelen om de eventuele nieuw aan te leggen autoverbinding zo goed mogelijk in te passen in de bestaande gebouwde omgeving (denk aan meer groen, handhaving van ten minste het huidige aantal parkeerplaatsen, etc.)

In het te nemen besluit staat duidelijk vermeld welk budget samenhangt met bovengenoemde maatregelen. Het budget hiervoor wordt geoormerkt, zodat het niet gebruikt kan worden om eventuele toekomstige tekorten elders in het project op te vangen.

#### Onafhankelijke procesbewaker

De gemeente stelt in overleg met de bewonersorganisaties een onafhankelijk procesbewaker aan. Deze persoon kijkt het gehele proces mee en grijpt indien nodig in. Voornaamste doel van deze persoon is ervoor om te zorgen dat gemeente en bewonersvertegenwoordigers met elkaar in gesprek blijven, zodat er draagvlak voor het plan kan ontstaan.

#### Ondertekening

De gemeente Groningen verklaart zich akkoord met voorgaande voorwaarden.

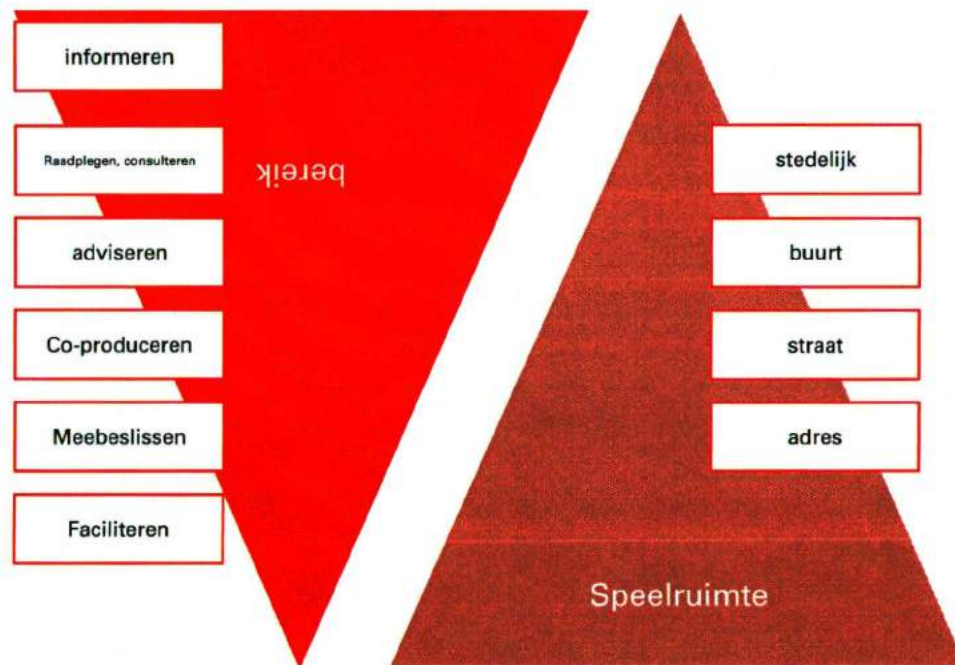
Verantwoordelijke projectleider(s) (d.d.                   ):

Verantwoordelijke wethouder(s) (d.d.                   ):

## Bijlage 1

Hieronder volgt een opsomming uit het principebesluit, van kaders waarbinnen beïnvloeding mogelijk is. In essentie gaat de ruimte voor participatie over de afweging tussen het stedelijke belang en het belang van de wijk/ buurt of een groep belanghebbenden. De opsomming is niet zo technisch en digitaal in de praktijk. Voor bewoners en ondernemers zijn leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit/ inpassing (parkeren, groen) naast bereikbaarheid en veiligheid van belang. Bij uitstek thema's/doelen waarop bewoners/ ondernemers een rol kunnen pakken en die ook meer op hun eigen leefwereld slaan dan het overkoepelende stedelijke belang. Zo is er ruimte voor het aandragen van alternatieven, wensen, kansen en knelpunten uit de omgeving voor de autoverbinding of fietsstraat, waarbij er een aantal 'harde' uitgangspunten vaststaan.

Per onderdeel is de participatiegraad opgenomen.



### Vaststaande inhoudelijke kaders (raadsbesluit)

[ruimte: informeren]

- autoverbinding aansluiting Oostelijke Ringweg- Ebbingekwartier UMCG, bestaande uit drie kansrijke alternatieven  
*Toelichting: de optie "geen autoverbinding" valt buiten de kaders van principebesluit. Varianten op de drie alternatieven binnen de kaders wel.*
- herinrichting Korreweg, waarbij meer ruimte voor de fiets wordt gecreëerd (dekking vastgelegd)

Daarnaast onderzoeken we:

- toekomstscenario's voor de busbaanbrug [ruimte: adviseren]
- fietsverbinding Oosterhamriktracé (Kardinge-UMCG). [ruimte: co-produceren]
- inrichting van de kades zuidzijde [ruimte: co-produceren, meebeslissen, faciliteren]

#### **Vastgestelde uitgangspunten tbv. modelontwikkeling OHT, vastgelegd in aangenomen raadsvoorstel**

[ruimte: informeren]

- auto en bus tweerichtingsverkeer
- rechtstreekse oversteek HOV over kruising Wouter van Doeverenplein
- vrijliggende busbaan
- maximaal één bajonetbeweging HOV-as
- goede ruimtelijke inpassing
- parkeren
- gemengd gebruik busbaanbrug

#### **Kaders bij uitwerking (criteria) > voorkeursvariant OHT**

[ruimte: co-produceren, meebeslissen]

- beoordeling verhouding kosten- kwaliteit (stedelijk functioneren/robuustheid)
- beoordeling oplossend vermogen (intensiteit, doorstroming, comfort, aanrijtijden hulpverlening)
- beoordeling bereikbaarheid
- beoordeling verkeersveiligheid
- beoordeling verkeersstructuur
- beoordeling faseringsmogelijkheden
- beoordeling ruimtelijke aanpassing
- beoordeling leefbaarheid

#### **Kaders bij aanpak**

[ruimte: co-produceren, meebeslissen]

- inventariseren knelpunten, wensen en kansen vanuit de bewoners en toevoeging van alternatieven uit de omgeving;
- oplossend vermogen van varianten analyseren;
- in beeld brengen gemeentelijke ambities en de match met oplossend vermogen;
- varianten op basis van deze ambities en knelpunten, wensen en kansen aanpassen;
- beoordelingscriteria uitwerken en loslaten op varianten. Weging en conclusies trekken.

#### **Ten aanzien van de fietsstraat Korreweg**

Nb. het college heeft op 6 oktober j.l. de raad geïnformeerd over het te volgen proces rondom fietsprojecten (5898380). Dit bestaat uit:

- Raadsvoorstel (krediet plankosten, verkeerskundige scope, gemeentelijke kaders, analyse omgevingsgevoeligheid);
- Project met bijbehorende participatie (raad regelmatig informeren)
- Definitieve besluitvorming.

*Toelichting: voorstel is om deze processtappen in project OHZ in te bedden, in het principebesluit is de eerste stap opgenomen.*



## Bijlage 2

Vervolgproces Oosterhamriktracé



### Vooraf

De Bewonersorganisatie Oosterpark (BO) is een vereniging die het o.a. belangrijk vindt dat bewoners uit de Oosterparkwijk in een vroeg stadium worden betrokken bij plannen die hen aangaan. BO neemt zelf geen standpunt in over het al dan niet uitvoeren van deze plannen. BO wil wel het proces bewaken om tot een goed c.q. gedragen plan te komen.

Binnen BO zijn uitsluitend vrijwilligers actief. Dit betekent dat zij hun vrije tijd beschikbaar stellen ten gunste van de wijk. In het voortraject van het project 'Oosterhamriktracé open voor autoverkeer' zijn vanuit de gemeente beloftes gedaan die niet zijn nagekomen. Dit heeft BO doen besluiten alleen door te gaan met het vervolgproces als de verantwoordelijke projectleider(s) en wethouder(s) akkoord gaan met onderstaande.

### Verslaglegging bijeenkomsten

Van alle bijeenkomsten wordt door de gemeente een verslag opgesteld dat recht doet aan hetgeen aan de orde is geweest. Dit verslag ontvangen wij op z'n laatst 2 weken na de gehouden bijeenkomst.

### Intensief contact met de buurt/wijk

Veel bewoners weten niet wat hun boven het hoofd hangt. Daarom start het vervolgproces met een startbijeenkomst. Voor deze bijeenkomst nodigt de gemeente alle wijkbewoners per brief uit. Gedurende het proces worden ten minste nog twee bijeenkomsten door de gemeente georganiseerd (zodra het verkeersplan is opgesteld en zodra de kansrijke varianten zijn uitgewerkt). Op deze manier kunnen bewoners goed volgen wat er allemaal gebeurt en kan het plan uiteindelijk op meer draagvlak rekenen. Aandachtspunten zijn:

- in overleg met bewonersorganisaties bepalen wanneer een bijeenkomst gewenst is;
- uitnodigingen worden vooraf door ons getoetst op leesbaarheid en duidelijkheid;
- alle wijkbewoners ontvangen de uitnodiging per post (in een duidelijk herkenbare enveloppe van de gemeente) omdat het plan iedereen raakt;
- alle bijeenkomsten kennen een plenair gedeelte zodat iedereen hetzelfde hoort;
- ook van deze bijeenkomsten wordt een verslag gemaakt door de gemeente;
- bewoners kunnen tijdens de bijeenkomsten aangeven dat ze mee willen denken over de exacte invulling van de te onderzoeken varianten (hetgeen gemeente meteen honoreert).

### Communicatie met de gemeenteraad

Het is belangrijk dat iedereen over dezelfde informatie beschikt alvorens een besluit wordt genomen. Daarom maakt de projectleider een e-mailgroep aan (met iedereen in de 'aan'-regel) bestaande uit de verantwoordelijke wethouders, de raadsleden die verkeer in hun portefeuille hebben en de betrokken bewonersorganisatie. Via deze e-mailgroep worden tenminste de verslagen en de uitnodigingen voor bewonersbijeenkomsten verspreid, evenals alle tussentijdse rapporten die de koers van het project beïnvloeden.

### Afbakening speelruimte

Voordat het proces start, willen wij zwart op wit hebben wat de speelruimte van dit project (nog) is. Met andere woorden: aan welke uitgangspunten kan wat de gemeente betreft absoluut niet meer worden getornd. Tevens wordt helder uitgelegd waarom hierover geen discussie meer mogelijk is.

Deze informatie wordt ook verstrekt op de hiervoor genoemde startbijeenkomst die toegankelijk is voor alle bewoners.

#### Opstellen verkeersplan

Na de startbijeenkomst stelt de gemeente als eerste een goed leesbaar verkeersplan op. Dit plan heeft betrekking op een ruim gebied rondom het Oosterhamriktracé. Het plan maakt tenminste het volgende inzichtelijk:

- de verkeersdruk op het 'rondje' Petrus Campersingel - J.C. Kapteynlaan - Sumatrалаan - Bedumerweg - Noordzeeweg - Oostelijke Ringweg - Zuidelijke Ringweg - Europaweg (inclusief alle wegen die binnen dit gebied voor het autoverkeer van belang zijn)
- de huidige verkeersbelasting (gebaseerd op de huidige weginrichting)
- de verwachte toekomstige verkeersbelasting bij 'niets doen' (inclusief een overzicht welke wijzigingen onderdeel zijn van deze zogenoemde nulsituatie)
- de verwachte toekomstige verkeersbelasting per kansrijke variant (inclusief een overzicht welke maatregelen zijn doorgevoerd t.o.v. de nulsituatie)
- een duidelijk overzicht waar zich grote verschillen voordoen in de verkeersbelasting (toe- of afname van tenminste 20%):
  - nulsituatie t.o.v. huidige situatie
  - kansrijke varianten t.o.v. nulsituatie

#### Gelden oormerken

Alvorens het college c.q. de gemeenteraad een besluit neemt over dit project, worden de totale uitvoeringskosten van het plan realistisch begroot. Een substantieel bedrag van de totale uitvoeringskosten dient ten goede te komen aan:

- maatregelen om de verkeersveiligheid op en de leefbaarheid langs wegen te verbeteren waar de verkeersbelasting fors toe zal nemen in vergelijking met de huidige situatie
- maatregelen om de eventuele nieuw aan te leggen autoverbinding zo goed mogelijk in te passen in de bestaande gebouwde omgeving (denk aan meer groen, handhaving van ten minste het huidige aantal parkeerplaatsen, etc.)

In het te nemen besluit staat duidelijk vermeld welk budget samenhangt met bovengenoemde maatregelen. Het budget hiervoor wordt geoormerkt, zodat het niet gebruikt kan worden om eventuele toekomstige tekorten elders in het project op te vangen.

#### Onafhankelijke procesbewaker

De gemeente stelt in overleg met de bewonersorganisaties een onafhankelijk procesbewaker aan. Deze persoon kijkt het gehele proces mee en grijpt indien nodig in. Voornaamste doel van deze persoon is ervoor om te zorgen dat gemeente en bewonersvertegenwoordigers met elkaar in gesprek blijven, zodat er draagvlak voor het plan kan ontstaan.

#### Ondertekening

De gemeente Groningen verklaart zich akkoord met voorgaande voorwaarden.

Verantwoordelijke projectleider(s) (d.d.                   ):

Verantwoordelijke wethouder(s) (d.d.                   ):

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| <b>Omgevingsmonitor</b>          |  |
| Project: Aanpak Oosterhamrikzone |  |
| Beheerder:                       |  |
| Versienummer:                    |  |
| Datum:                           |  |

TIP: door de 'vinkjes' in de filters te gebruiken kun je makkelijk selecties maken en verkorte overzichten maken

| ID | Stakeholders  | Rol/ betrokkenheid  | Locatie   | Regie                                      | Stakeholder profiel   | Afspraken / wensen / opmerkingen   |
|----|---|---|---|--|---|--|
|    |   | Voorbeeld:<br>Bevoegd gezag<br>Bedrijf<br>Grondeigenaar<br>Omwonenden<br>Belangenvereniging | Oosterpark<br>Professorenbuurt Oost<br>Korreweg e.o.<br>Ebbingekwartier<br>Bedrijventerrein Noordoost<br>Overig | Bij wie van het projectteam ligt de regie? | Meer info te vinden in stakeholder profiel met document-nummer              |  |
|    | BO Professorenbuurt   | Belangenorganisatie bewoners  | Professorenbuurt  |  |   |  |
|    | Wijkoverleg Korrewegwijk (WOK)  | Belangenorganisatie bewoners  | Korrewegwijk  |  |   |  |
|    | BO Oosterpark   | Belangenorganisatie bewoners  | Oosterpark  |  |   |  |
|    | BO Binnenstad-Oost  | Belangenorganisatie bewoners  | Binnenstad-Oost   |  |   |  |
|    | BO de Hunze/ Van Starckenborg   | Belangenorganisatie bewoners  | De Hunze/ Van Starckenborg  |  |   |  |
|    | BO Beijum   | Belangenorganisatie bewoners  | Beijum  |  |   |  |
|    | Woonschepencollege  | Belangenorganisatie bewoners  |   |  |   |  |
|    | Participatieraad Nijestee Huurdersverenigingen Lefier/Nijestee  | Belangenorganisatie bewoners  |   |  |   |  |
|    | BOOM Oosterpark   | Belangenorganisatie bewoners  | Oosterpark  |  |   |  |
|    | BBB   | Belangenorganisatie bewoners  |   |  |   |  |
|    | WOU (Wijkraad OH-brug en Ulgersmaborg, voorz.Klaas Jonkman)   | Belangenorganisatie bewoners  |   |  |   |  |
|    | Bewoners OHK NZ   | Individuele bewonersgroepen   | Professorenbuurt  |  | Bewoners OHK NZ   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Woonschepensbewoners  | Individuele bewonersgroepen   | Oosterpark  |  |   |  |
|    | Bewoners OHK ZZ   | Individuele bewonersgroepen   | Oosterpark  |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Bewoners Vinkenstraat   | Individuele bewonersgroepen   | Oosterpark  |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Bewoners Korrewegwijk   | Individuele bewonersgroepen   | Professorenbuurt  |  |   |  |
|    | G100  | Individuele bewonersgroepen   | Korreweg  |  |   |  |
|    | Bewoners Berlagehof   | Individuele bewonersgroepen   |   |  |   |  |
|    | Bewoners Wouter van Doeverenplein   | Individuele bewonersgroepen   |   |  |   |  |
|    | Bewoners E. Thomassen à Thuessinklaan   | Individuele bewonersgroepen   |   |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Bewoners Wielewaalplein   | Individuele bewonersgroepen   | Oosterpark  |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | VBNO (Bert Oost en Guus de Vries)   | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Commerciële Club Groningen  | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Groningen City Club (Erik Bos)  | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Ondernemers Ebdingekwartier (Wilma Naaijer)   | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | OV Consumentenplatform  | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Fietzersbond  | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Vleermuizenwerkgroep/ Bomenridders  | Belangenorganisatie bedrijven   |   |  |   |  |
|    | Bedrijven Wielewaalplein/ Zaagmuldersweg: Action, Lidl, SB The Corner, Naaiatelier Wielewaalplein, Tabakszaak Knollema, Kapper Jan Meijer, bloemenkraam | Individuele bedrijven   |   |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Bedrijven OHK ZZ: Doesburg Autoverhuur  | Individuele bedrijven   |   |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | Bedrijven OHK NZ: Bakkerij Lijnema, H. v/d Meulen fietsen, Cafeteria Snackpoint De Kapteyn, Monkey Donkey   | Individuele bedrijven   |   |  |   | Uitnodiging informatiebijeenkomst 23-11-2017 persoonlijk bezorgd.  |
|    | UMCG/HANNN  | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | RUG   | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | St. Franciscuskerk (Zaagmuldersweg)   | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | Oosterparkheem (ouderen)  | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | Borgmanschool Vinkenstraat  | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | Woningbouwcorporaties Nijestee/Lefier/ Huismeesters   | Organisatie en instellingen   |   |  |   |  |
|    | College van B&W   | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | Gemeenteraad  | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | Provinciebestuur  | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | Rijkswaterstaat   | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | Waterschap Noorderzijlvest  | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | OV-bureau Groningen Drenthe   | Politiek en bestuur   |   |  |   |  |
|    | Tol, Menno  | Bewoner   | Oosterhamrikkade NZ   | Niels                                      | 170505 Tol, Menno - n.a.v. bewonersavond Oosterhamrikkade NZ 19 april 2017  |  |
|    | Harmes, Pim   | Bewoner   | Oosterhamrikkade NZ   | Niels                                      | 170505 Pim, Harmes - n.a.v. bewonersavond Oosterhamrikkade NZ 19 april 2017 |  |
|    | Bakker, Pieter Jan  | Bewoner (vermoedelijk)  | Oosterhamrikkade ZZ   | Jeroen                                     | 170620 Bakker, Pieter Jan - Vraag over aanpak Oosterhamrikkade ZZ           |  |
|    | Duijvene de Wit, Thom   | Bewoner   | Berlagehof  | Jeroen                                     | 170621 Duijvene - de Wit, Tom - Gespreksformulier spreekuur                 |  |
|    | Henk  | Bewoner   | Vinkenstraat  | Jurjen                                     | 170622 Henk, Gespreksformulier spreekuur                                    |  |
|    | Kuik, André   | Bewoner   | Vinkenstraat  | Jeroen                                     | 170706 Kuik, André - Gespreksformulier spreekuur                            |  |
|    | Schaafsma, Taco   | Bewoner   | St. Maartenstraat 12  | Jeroen/ Jurjen                             | 170705 Schaafsma, Taco - spreekuur  |  |
|    | Huizinga, Jasper  | Bewoner   | Blok Nijestee bij Oliemuldersbrug   | Jurjen                                     | 170711 Huizinga, Jasper - Gespreksformulier spreekuur                       |  |
|    | Jong, de, M + Bottema, J  | Bewoners  | Bernoulliplein 10   | Jeroen/ Niels                              | 180111 Jong, de, M + Bottema, J   |  |
|    | Kuiter, Henk (06 20 365 880, henk.kuiter@gmail.com)   | Ondernemer (fietsmaker)   | Korreweg 64a  | Jeroen/ Niels                              | Kuiter, Henk  |  |
|    | Kort, Harry   | Bewoner   | Diephuisstraat  | Jeroen/ Niels                              | 171116 Kort, Harry  | Gespreksonderwerp: Inhoud informatiebijeenkomst 23.11.17 - hoofdzakelijk verkeer                             |
|    | Anoniem   | Bewoner   |   | Jurjen                                     | 171109 Anoniem  | Wensen: Busstation terug naar de Grote Markt, niet alle ruimte voor de fiets en minimale aanpassing Korreweg |
|    | Hofman, Jan (jan-marianne-denley-ryan hofman, janmarden@live.nl)  | Bewoner (woonschip)   | Oosterhamrikkade - zz1051   | Jurjen                                     | 170928 Hofman, Jan, - woonschepigenaar 1051                                 | Aandacht voor: Communicatie rond ligplaatsen bij varianten circuit en splitsing                              |
|    | Sandra Holtjer en Mischa Veenema  | Bewoners  | Bewoners - OHK nz 108b  | Jeroen/ Niels                              | 171017 Veenema, Mischa  | Jeroen Engels en Niels Keissen op bezoek geweest op 16-11-17   |
|    | Hindriks, Jaap  | Bezoeker informatiecentrum  |   | Jeroen                                     | 170717 Hindriks, Jaap   |  |
|    | Stikma, Hans  | Bewoner   | Asterstraat 3   | Jurjen                                     | 171109, Stikma, Hans  |  |
|    | Rijpstra, Linda   | Bewoner   | Nieuwbouw OHK-nz  | Jeroen                                     | 170619 Rijpstra, Linda  |  |
|    | Lowik, H.J.M  | Bewoner   | Star Numanstraat 19   | Jurjen                                     | 171229 Lowik, H.J.M   | Schrijft brief aan college B&W. Wordt beantwoord door college.   |
|    | Bosma, Gezinus  | Bewoner   | Ambonstraat 21  | Jeroen                                     | Bosma, Gezinus  | Schrijft verbetervoorstellen verkeersknelpunten Kop Korreweg   |

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| <b>Omgevingsmonitor</b> |                         |
| Project:                | Aanpak Oosterhamrikzone |
| Beheerder:              |                         |
| Versienummer:           |                         |
| Datum:                  |                         |

| Datum gesprek         | Onderwerp  | Aanwezigen stakeholder (incl. organisatienaam)              | Aanwezigen namens Projectteam  | Aanwezigen van adviesbureaus | Documentnummer van besprekingsverslag |
|-----------------------|--|---|--|------------------------------|---------------------------------------|
| <b>April 2017</b>     |  |   |  |                              |                                       |
| 19-4-2017             | Informatiebijeenkomst Nieuwe Bewoners Oosterhamrikade NZ                           | Nieuwe bewoners Oosterhamrikade NZ                          | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen, Jeanet Halsema, Brigitta van Dijk   |                              |                                       |
| <b>Mei 2017</b>       |  |   |  |                              |                                       |
| 1-5-2017              | Overleg Floradade architectuur KAW/ gemeente                                       | Annette Barelids en Beatrice Montesano (KAW Architecte)     | Jeroen Engels, Erwin Lucas   |                              |                                       |
| 2-5-2017              | Overleg Ruimtelijke onderbouwing Superlofts  | KUUB/ BugelHajema   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Chris Woldhuis, Mariet Butler, Brigitta van Dijk   |                              |                                       |
| 3-5-2017              | Overleg Provincie/ OV-bureau - Aanpak Oosterhamrikzone/ HOV                        | Provincie Groningen (Peter van der Wal, André Buikhuizen)   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema   |                              |                                       |
| 4-5-2017              | Overleg Project Oosterhamrikade - Extenzo  | Extenzo (dhr. Oskamp, dhr. Greving)                         | Jeroen Engels  |                              |                                       |
| 17-5-2017             | Overleg RWS/Gemeente/TerSteege/Lefier - Afstemmen GK Brug/Kimkielocatie/Berlagehof | Lefier (Emile van der Wielen, Bert Klinkenbert), Ter Steege | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Dariusz Kwiatek, Brigitta van Dijk, Jeanet Halsema, Kees van Bohemen   |                              |                                       |
| 23-5-2017             | Overleg Kabelbaan Oosterhamrikzone   | Arcadis, VBNO   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Menno Oedeckerk,   |                              |                                       |
| <b>Juni 2017</b>      |  |   |  |                              |                                       |
| 1-6-2017              | Overleg AOHZ/ inrichting openbare ruimte Stadsverf                                 | Nijestee  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Kees van Bohemen   |                              |                                       |
| 7-6-2017              | Bewonersorganisatie Binnenstad Oost  | BOBO (Annelies de Wijk, Peter Kars, Ferry Tan)              | Jurjen Zuidendorp  |                              |                                       |
| 13-6-2017             | Overleg Provincie/ OV-bureau - Aanpak Oosterhamrikzone/ HOV                        | Provincie Groningen (Peter van der Wal, André Buikhuizen)   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Menno Oedeckerk  |                              |                                       |
| 13-6-2017             | Overleg ontwikkelmogelijkheden locatie Doesburg                                    | Jaap Doesburg, AV Architectuur (Anton Visser)               | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jan Martijn Eekhof, René Asschert  |                              |                                       |
| 14-6-2017             | Overleg Antillenstraat 11-13 TerSteege Bouwvastgoed, DedemArchitectuur             | Ter Steege, Dedem Architectuur                              | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jan Martin Eekhof  |                              |                                       |
| 20-6-2017             | Overleg bewonersorganisaties Oosterhamrikzone                                      | Bewonersorganisaties OHZ                                    | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| <b>Juli 2017</b>      |  |   |  |                              |                                       |
| 6-7-2017              | Overleg Provincie/ OV-bureau - Aanpak Oosterhamrikzone/ HOV                        | Provincie Groningen (Peter van der Wal, André Buikhuizen)   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Menno Oedeckerk, Peter de Wilde  |                              |                                       |
| 6-7-2017              | Klankbordgroep Planstudie Gerrit Krolbrug/ Aanpak Oosterhamrikzone                 | Klankbordgroep Aanpak Oosterhamrikzone                      | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen, Jeanet Halsema, Brigitta van Dijk   |                              |                                       |
| 11-7-2017             | Informatiebijeenkomst voor omgeving - Aanpak Oosterhamrikzone                      | Bewoners, belangverenigingen                                | Volledige project- en ontwerpteam, Paul de Rook  |                              |                                       |
| 13-7-2017             | Informatiebijeenkomst voor omgeving - Aanpak Oosterhamrikzone                      | Bewoners, belangverenigingen                                | Volledige project- en ontwerpteam  |                              |                                       |
| 19-7-2017             | Werkgroep Verkeersplan Aanpak Oosterhamrikzone                                     | Sweco, Provincie Groningen, OV-bureau, RWS, Goudapp         | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Gerrit Dorgelo, Toine van Bohemen, Peter de Wilde, Terry Albronda, Menno Oedeckerk, Hans Vissers |                              |                                       |
| 20-7-2017             | Bijpraten Bewonersorganisatie De Hunze/ Van Starckenborgh                          | Bewonersorganisatie De Hunze/ Van Starckenborgh             | Jeroen Engels, Niels Keissen, Jurjen Zuidendorp  |                              |                                       |
| 26-7-2017             | Herbestemming Noorderbad   | Ontwikkelaar Robert Vegter                                  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Engbert Bakker, Kees van Bohemen, Gerrit Dorgelo   |                              |                                       |
| <b>Augustus 2017</b>  |  |   |  |                              |                                       |
| 30-8-2017             | Overleg Bestemmingsplan Gerrit Krol-brug   | Provincie, RWS  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jaap Dallinga  |                              |                                       |
| 31-8-2017             | AOHZ/ UMCG   | UMCG (Charlotta Kumm)                                       | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| 31-8-2017             | Overleg bewonersorganisaties OHZ   | Alle bewonersorganisaties                                   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| <b>September 2017</b> |  |   |  |                              |                                       |
| 5-9-2017              | Overleg bewonersorganisaties OHZ en wethouders                                     | Alle bewonersorganisaties, KAW (?)                          | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Roeland van der Schaaf, Paul de Rook   |                              |                                       |
| 6-9-2017              | Overleg Lefier - Gerrit Krolbrug   | Emile van der Wielen, Bert Klinkenberg                      | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| 6-9-2017              | Overleg Doesburg/ AV Architectuur  | Jaap Doesburg, AV Architectuur (Anton Visser)               | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jaap Haks, Brigitta van Dijk   |                              |                                       |
| 6-9-2017              | Overleg Monkey Donky   | Monkey Donky (Herman Noordstrand)                           | Jurjen Zuidendorp, Gerrit Dorgelo  |                              |                                       |
| 7-9-2017              | Werkgroep Verkeersplan Aanpak Oosterhamrikzone                                     | Sweco, Provincie Groningen, OV-bureau, RWS, Goudapp         | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Gerrit Dorgelo, Peter de Wilde, Terry Albronda, Menno Oedeckerk, Hans Vissers                    |                              |                                       |
| 12-9-2017             | Overleg TerSteege Antillenstraat 11-13   | TerSteege (Arjan Moes)                                      | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jaap Haks, Jan Martijn Eekhof  |                              |                                       |
| 12-9-2017             | Werkgroep Varianten Oosterhamriktracé  | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli)    |  |                              |                                       |
| 13-9-2017             | Werkgroep Fietsvriendelijke Korreweg   | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli)    |  |                              |                                       |
| 13-9-2017             | Periodiek overleg Nijestee OHZ   | Nijestee (At Smit Duyzentkunst)                             | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Erwin Lucas  |                              |                                       |
| 19-9-2017             | Bijpraten Ontwikkellocatie OHK 115-117   | Espirit Planontwikkeling B.V. (Dick van der Beek)           | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Brigitta van Dijk  |                              |                                       |
| 25-9-2017             | Bijpraten Bewonersorganisatie Oosterhamrikzone                                     | Bewonersorganisatie Oosterhamrikzone                        | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| 27-9-2017             | Bijpraten Ondernemersvereniging Ebbingekwartier                                    | Ondernemersvereniging Ebbingekwartier                       | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen  |                              |                                       |
| 28-9-2017             | Workshop raadscommissie Beheer & Verkeer, Ruimte & Wonen                           | Raadscommissies   | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Niels Keissen  |                              |                                       |
| <b>Oktober 2017</b>   |  |   |  |                              |                                       |
| 3-10-2017             | Werkgroep Varianten Oosterhamriktracé  | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli)    |  |                              |                                       |
| 4-10-2017             | Werkgroep Fietsvriendelijke Korreweg   | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli)    |  |                              |                                       |
| 4-10-2017             | Wijkwandeling Aanpak Oosterhamrikzone  | Belangstellenden  | Jurjen Zuidendorp, Elise Koning  |                              |                                       |
| 5-10-2017             | Overleg Oosterparkkwartier   | Van Wonen (Anne, André)                                     | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Erwin Lucas  |                              |                                       |
| 10-10-2017            | Klankbordgroep Aanpak Oosterhamrikzone/ Gerrit-Krolbrug                            | Klankbordgroep Aanpak Oosterhamrikzone                      | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen, Jeanet Halsema, Brigitta van Dijk   |                              |                                       |
| 11-10-2017            | Informatiebijeenkomst Oosterhamrikade 115-117 - Espirit                            | Espirit Planontwikkeling B.V.                               | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp   |                              |                                       |
| 11-10-2017            | Wijkwandeling Aanpak Oosterhamrikzone  | Belangstellenden  | Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen   |                              |                                       |
| 16-10-2017            | Overleg TerSteege Antillenstraat 11-13   | Ter Steege, Dedem Architectuur                              | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Brigitta van Dijk, Harry de Jonge  |                              |                                       |
| 17-10-2017            | Periodiek overleg Nijestee OHZ   | Nijestee (At Smit Duyzentkunst)                             | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Erwin Lucas  |                              |                                       |
| 17-10-2017            | Uitwisseling AOHZ, WIJ Korreweg, WIJ Oosterpark                                    | WIJ Korreweg, WIJ Oosterpark                                | Jeroen Engels  |                              |                                       |
| 31-10-2017            | Werkgroep Varianten Oosterhamriktracé  | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli)    |  |                              |                                       |
| <b>November 2017</b>  |  |   |  |                              |                                       |

|                      |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|
| 1-11-2017            | Werkgroep Fietsvriendelijke Korreweg   | Bewoners (aangemeld n.a.v. informatiebijeenkomsten juli) |  |  |
| 7-11-2017            | Overleg Sint Michaëlschool - Arianne Wijnnga   | Arianne Wijnnga  | Jurjen Zuidendorp, Gerrit Dorgelo  |  |
| 8-11-2017            | Gesprek Fietserbond (Verkeersplan, Verkeersstructuur OHZ, fietsvriendelijke Korreweg)      | Mària  | Jeanet Halsema, Gerrit Dorgelo   |  |
| 9-11-2017            | Informatiebijeenkomst Oosterparkkwartier - Van Wonen                                       | Muriel Hondelink, Anne van der Haar                      | Jurjen Zuidendorp, Brigitta van Dijk   |  |
| 15-11-2017           | Bijpraten bewonersorganisaties   | Bewonersorganisaties                                     | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Niels Keissen                                    |  |
| 15-11-2017           | Supermarktessie Lidl, Wielewaalplein - toelichting plannen Oosterhamriktracé               | Supermarktclanten  | Paul de Rook, Jeroen Engels, Niels Keissen, Jeanet Halsema   |  |
| 15-11-2017           | Supermarktessie Albert Heijn, Floresplein - toelichting plannen fietsvriendelijke Korreweg | Supermarktclanten  | Eise Koning, Gerrit Dorgelo  |  |
| 15-11-2017           | Overleg De Huismeesters  | De Huismeesters, Anna Smit                               | Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen   |  |
| 16-11-2017           | Overleg Woonbootbewoners Oosterhamrikade zz nr.1053  | Ramona, Daniël   | Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen   |  |
| 16-11-2017           | AOHZ/ UMCG   | C. den Boef, Charlotte Kumm                              | Jeanet Halsema   |  |
| 21-11-2017           | Periodiek overleg Nijestee OHZ   | *Nijestee (At Smit Duyzentkunst)                         | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Erwin Lucas  |  |
| 23-11-2017           | Informatiebijeenkomst voor omgeving - Aanpak Oosterhamrikzone                              | Bewoners, belangverenigingen                             | Volledige project- en ontwerpleam  |  |
| <b>December 2017</b> |  |  |  |  |
| 12-12-2017           | OV-overleg Aanpak Oosterhamrikzone   | OV-bureau, Q-buzz, Provincie, Gemeente                   | Jeroen Engels, Jeanet Halsema, Jurjen Zuidendorp, Menno Oedekerck, Hans Vissers, Peter de Wilde    |  |
| 19-12-2017           | Periodiek overleg Nijestee OHZ   | Nijestee (At Smit Duyzentkunst)                          | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Erwin Lucas  |  |
| 19-12-2017           | Overleg bewoners - Herinrichting Zuidover Oosterhamrikade                                  | Bewoners Zuidover Oosterhamrikade                        | Jeroen Engels, Kees van Bohemen  |  |
| 20-12-2017           | Overleg Bewonersorganisatie OHZ - toelichting op rapportages                               | Bewonersorganisaties                                     | Jeroen Engels  |  |
| 21-12-2017           | Overleg Melisseweg met Van Wijnen Projectontwikkeling Noord b.v.                           | Noor Wit   | Jeroen Engels, Jacco Smit  |  |
| <b>Januari 2018</b>  |  |  |  |  |
| 8-1-2018             | Bewoners Oosterhamrikade NZ  | Bewoners Oosterhamrikade NZ                              | Wethouder De Rook en Van der Schaaf  |  |
| 17-1-2018            | Ronde met woonschepenbewoners  | Jako en Arjan  | Jeroen Engels, Kees van Bohemen  |  |
| 17-1-2018            | Overleg Doesburg - ontwikkelmogelijkheden  | Dhr. Doesburg  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Brigitta van Dijk, Rene Asschert, Harry de Jonge                 |  |
| 17-1-2018            | Overleg Bewonersorganisatie OHZ - reacties op rapportages                                  | Bewonersorganisaties                                     | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen, Brigitta van Dijk, Jeanet Halsema, Peter de Wilde |  |
| 23-1-2018            | Lopen wandelroute Sint Franciscusschool - gymzaal (dependance Sint Michaëlschool)          | Heleen Enting (leerkracht/ lid verkeerscie.)             | Jurjen Zuidendorp, Gerrit Dorgelo  |  |
| 24-1-2018            | Informatiebijeenkomst herinrichting zuidoever Oosterhamrikkanaal                           | Bewoners Zuidoever Oosterhamrikade (contactpersoon       | Jurjen Zuidendorp, Jeroen Engels, Kees van Bohemen, Brigitta van Dijk, Henk van der Velde          |  |
| 25-1-2018            | Overleg Ter Steege Bouwvastgoed - Ontwikkeling en Beheer Openbare Ruimte Berlaghehof       | Ter Steege Bouwvastgoed                                  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Theo Zaal, Jack Schriever  |  |
| 30-1-2018            | Overleg Ter Steege Bouwvastgoed - Ontwikkeling Antillenstraat 11-13                        | Ter Steege Bouwvastgoed (dhr. A. Moes), Dedem archite    | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Brigitta van Dijk, Rene Asschert, Harry de Jonge                 |  |
| 31-1-2018            | Klankbordgroep Oosterhamrikzone/ Gerrit-Krolbrug   |  | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Niels Keissen, Jeanet Halsema, Brigitta van Dijk                 |  |
| 31-1-2018            | OV-overleg Aanpak Oosterhamrikzone   | OV-bureau, Q-buzz, Provincie, Gemeente                   | Jeroen Engels, Jeanet Halsema, Jurjen Zuidendorp, Menno Oedekerck, Hans Vissers, Peter de Wilde    |  |
| <b>Februari 2018</b> |  |  |  |  |
| 12-2-2018            | Overleg bewonersorganisaties OHZ   | Bewonersorganisaties                                     | Jeroen Engels, Jurjen Zuidendorp, Jeanet Halsema, Niels Keissen                                    |  |
| 15-2-2018            | WOU (Wijkraad OH-brug en Ulgersmaborq, voorz.Klaas Jonkman)                                | Klaas Jonkman (voorzitter)                               | Jeroen Engels, Niels Keissen   |  |
|                      |  |  |  |  |
|                      |  |  |  |  |
|                      |  |  |  |  |
| <b>Maart 2018</b>    |  |  |  |  |
| 13-3-2018            | Informatiebijeenkomst voor omgeving - Aanpak Oosterhamrikzone                              | Bewoners, belangverenigingen                             | Volledige project- en ontwerpleam  |  |
|                      |  |  |  |  |
|                      |  |  |  |  |

## COMMUNICATIEKALENDER AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| Datum                     | Actie  | Boodschap/middel  |
|---------------------------|--|---|
| <b>Doorlopend</b>         | Spreekuren in het informatiecentrum<br>Woensdag en donderdag van 09:00 tot 17:00,<br>tweewekelijks op donderdag tussen 19:30 en 20:30.                 | A3 met openingstijden bij de deur.<br>Spreekuren vastleggen in agenda's.  |
| <b>Vrijdag 26 mei</b>     | Website live incl. communicatie  | FB Gemeente, FB GB, Twitter,<br>wijknieuwsbrieven.  |
| <b>Donderdag 1 juni</b>   | Presentatie AOHZ bij KCC gemeente  | Project op hoofdlijnen  |
| <b>Begin juni</b>         | Mail naar ontwikkelaars  | Jurjen heeft conceptmail. Versturen<br>zodra website live is  |
| <b>Medio juni</b>         | Artikel over AOHZ in GB-krant  | Focus op nut, noodzaak, belang voor<br>regio, variantenstudie, participatie en<br>planning  |
| <b>Vrijdag medio juni</b> | 2 <sup>e</sup> fase website <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interactieve varianten</li> <li>- Gebiedsontwikkeling</li> <li>- FAQ's</li> </ul> | iWink heeft interactieve varianten en pagina<br>gebiedsontwikkeling in Google Maps gereed.<br>Overige onderdelen door Elise aan te leveren  |
| <b>Dinsdag 20 juni</b>    | Klankbordgroep Bewonersorganisatie   |   |
| <b>Woensdag 21 juni</b>   | Folder definitief.   |   |
| <b>Eind juni</b>          | Inrichting informatiecentrum, als voorbereiding op<br>bijeenkomsten.   | Panelen, navigatie.   |
| <b>Eind juni</b>          | h-a-h-uitnodigingsbrief voor inloopbijeenkomst incl.<br>folder   | Verspreiden in Oosterparkwijk,<br>Professorenbuurt, bedrijventerrein noord <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aankondiging website</li> <li>- Aankondiging twitter</li> <li>- Advertentie op FB</li> <li>- E-nieuwsbrief</li> </ul> |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Eind juni</b>                                   | h-a-h-uitnodigingsbrief voor inloopbijeenkomst fietsvriendelijke Korrewegwijk                                 | Verspreiden in Korrewegwijk <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aankondiging website</li> <li>- Aankondiging twitter</li> <li>- Advertentie op FB</li> <li>- E-nieuwsbrief</li> </ul> |
| <b>Woensdag 5 juli</b>                             | Artikel in krant Groningen Bereikbaar   |  |
| <b>Donderdag 6 juli</b>                            | Klankbordgroep bewonersorganisatie  |  |
| <b>Dinsdag 11 juli</b><br><b>Donderdag 13 juli</b> | Inloopbijeenkomsten   | Vorbereidingen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Draaiboek</li> <li>- Locatie vastleggen</li> <li>- Opening</li> <li>- Voordracht Beno over historie</li> </ul>                     |
| <b>Donderdag 20 juli</b>                           | Webartikel: Geschiedenis OHZ  |  |
| <b>Donderdag 27 juli</b>                           | Webartikel: Knipvariant   |  |
| <b>Woensdag 9 augustus</b>                         | Publicatie reactierapport   | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 6 september</b>                        | Wat vindt de buurt?: Wilma Naaijer: Na jaren van plannen maken, nu doorpakken met nieuwe autoverbinding       | Website, tweet   |
| <b>Donderdag 7 september</b>                       | Werksessie verkeersplan   | Website, tweet   |
| <b>Dinsdag 12 september</b>                        | Ontwerpsessie Oosterhamriktracé   | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 13 september</b>                       | Ontwerpsessie fietsvriendelijke Korreweg  | Website, tweet   |
| <b>Medio september</b>                             | Doorontwikkeling website (2 <sup>e</sup> fase)  | Onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vormgeving</li> <li>- Functionaliteiten</li> </ul>  |
| <b>Donderdag 21 september</b>                      | Wat vindt de buurt?: Hans ter Haar: Als het kwaad dan toch geschiedt, dan een totale facelift voor het gebied | Website, tweet   |
| <b>Donderdag 28 september</b>                      | Workshop raadscommissie   | Tweet  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>Donderdag 28 september</b>                           | Nieuwsbrief #2  | Relevante nieuwsberichten en blik op vervolg<br>Tweet                          |
| <b>Dinsdag 3 oktober</b>                                | Ontwerpsessie Oosterhamriktracé                                     | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 4 oktober</b>                               | Ontwerpsessie Korreweg  | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 11 oktober</b>                              | Inloopbijeenkomst bouwplan OHK 115-117                              | Inloopbijeenkomst, website   |
| <b>Vrijdag 13 oktober</b>                               | Webartikel: Van varianten naar besluitvorming. Wat gebeurt wanneer? | Website  |
| <b>Woensdag 18 oktober</b>                              | Wijkwandeling op 4 en 11 november (aankondiging)                    | Website, tweet, Facebook-campagne via gemeente Groningen                       |
| <b>Donderdag 19 oktober</b>                             | Thema-artikel: Verkeersplan   | Interview met Jeanet Halsema<br>Website<br>Tweet                               |
| <b>Donderdag 26 oktober</b>                             | Thema-artikel: Ruimtelijke kwaliteit (Lola)                         | Interview met Cees van der Veeke (Lola)<br>Website<br>Tweet                    |
| <b>Dinsdag 31 oktober</b>                               | Ontwerpsessie Oosterhamriktracé                                     | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 1 november</b>                              | Ontwerpsessie fietsvriendelijke Korreweg                            | Website, tweet   |
| <b>Donderdag 2 november</b>                             | Werksessie Verkeersplan   | Website, tweet   |
| <b>Donderdag 2 november</b>                             | Wat vindt de buurt: Ondernemers in Oost                             | Interview met Bert Oost en Jaap Doesburg<br>Website<br>Tweet                   |
| <b>Zaterdag 4 november</b>                              | Wijkwandeling   | Website, tweet   |
| <b>Dinsdag 7 november</b><br><b>Woensdag 8 november</b> | Promotiedagen   | Materialen voorbereiden<br>Bezetting/rooster maken<br>Uitnodigingenlijst maken |
| <b>Donderdag 9 november</b>                             | Uitnodigingsbrief h-a-h inloopbijeenkomst 23/11                     | Website, tweet, Facebook adv via gemeente Groningen                            |
| <b>Zaterdag 11 november</b>                             | Wijkwandeling   | Website, tweet   |
| <b>Woensdag 15 november</b>                             | Supermarktsessies Floresplein & Wielewaalplein                      | Website, tweet   |



|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| <b>Maandag 20 november</b>   | Nieuwsbrief #3   | Terugblik ontwerpessies, Uitnodiging inloopbijeenkomst 23 november. Relevante nieuwsberichten en blik op vervolg |
| <b>Donderdag 23 november</b> | Inloopbijeenkomst  | Materialen voorbereiden  |
| <b>Vrijdag 24 november</b>   | Nieuwsbericht  | Verslaglegging bijeenkomst   |
| <b>Maandag 4 december</b>    | Nieuwsbericht: animatie live   |  |
| <b>Vrijdag 8 december</b>    | Nieuwsbericht: gewijzigde openingstijden   |  |
| <b>Maandag 11 december</b>   | Wat vindt de buurt: Fietsvriendelijke Korreweg   |  |
| <b>Maandag 11 december</b>   | Thema-artikel: participatie bij infraprojecten   | Interview met Martin Haan (Sweco)<br>Website<br>Tweet  |
| <b>Woensdag 13 december</b>  | Interview met Paul de Rook over fietsvriendelijke Korreweg in GB-krant<br>Artikeltje over informatiecentrum AOHZ in GB-krant | Website, Tweet   |
| <b>Woensdag 13 december</b>  | Nieuwsbrief #4   | Relevante nieuwsberichten en blik op vervolg   |
| <b>Januari</b>               | Reactierapport online  |  |
| <b>Doorlopend</b>            | Informatiecentrum open op woensdag overdag, donderdagavond spreekuur op afspraak   |  |



AANPAK  
OOSTERHAMRIKZONE

BEWONERSBIJEENKOMSTEN JULI 2017

# REACTIERAPPORT



## **INHOUDSOPGAVE**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                       | <b>5</b>  |
| <b>2. Overzicht van reacties</b>          | <b>8</b>  |
| A. Algemeen                               | 9         |
| B. Basisvarianten voor auto, bus en fiets | 14        |
| C. Wonen                                  | 24        |
| D. Parkeren                               | 36        |
| E. Groen                                  | 38        |
| F. Fietsvriendelijke Korreweg             | 40        |
| G. Bruggen                                | 42        |
| H. Fietsen                                | 46        |
| I. Overig                                 | 47        |
| <b>3. Indexlijst van reacties</b>         | <b>50</b> |



## 1 INLEIDING

*Groningen is de economische motor van het Noorden. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijven groeien. De regio wordt afhankelijker van onderwijs, zorg en culturele voorzieningen in de stad. Het is daarom noodzakelijk om makkelijk Groningen in en uit te kunnen rijden. Aan de oostkant van de binnenstad is dat een probleem. Op de Petrus Campersingel, de Europaweg en het Damsterdiep staat het verkeer steeds vaker vast. Een nieuwe verbinding voor auto, fiets en bus draagt bij aan de oplossing en is tegelijkertijd aanleiding om de woon- en leefomgeving in de Oosterhamrikzone te verbeteren.*

Aanpak Oosterhamrikzone is een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, de Europaweg, de Bedumerweg en de oostelijke ringweg. Met dit plan willen we de stad en de wijken beter bereikbaar maken, slimme en veilige fietsverbindingen aanleggen net als meer groen, meer bedrijvigheid, beter zicht op het water en aantrekkelijke wandelpaden. Zodat het ook in de toekomst prettig is om in de Oosterhamrikzone te wonen en te werken.

### VOORTRAJECT

De gemeenteraad heeft in juni 2016 een principebesluit genomen dat er een autoverbinding in het oosten van de stad nodig is. Dit is gebaseerd op een analyse van de verkeerssituatie aan die zijde van de stad. Nu is de vraag hoe dat zou moeten gebeuren. Samen met bewoners en ondernemers onderzoeken we hoe we de nieuwe verbinding op een zo goed mogelijke manier kunnen aanleggen. Datzelfde geldt voor de inrichting van de fietsvriendelijke Korreweg. Ook daarbij worden bewoners en ondernemers nauw betrokken. Dat doen we tijdens informatiebijeenkomsten, inloopmarkten, werkgroepen en individuele gesprekken.

### **WAARUIT BESTAAT AANPAK OOSTERHAMRIKZONE?**

Aanpak Oosterhamrikzone bestaat uit vijf deelprojecten:

#### **DE AUTO-, BUS- EN FIETSVERRINDING DE OOSTERHAMRIKZONE**

Hiervoor zijn drie varianten gemaakt die verder worden uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers gaan rijden, over de inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades.

#### **DE FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG**

De Korreweg is één van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks bijna 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Met de groei van het aantal fietsers en de komst van e-bikes staat de veiligheid onder druk. Fietsers moeten op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid: een fietsvriendelijke Korreweg waar de auto 'te gast' is.

#### **DE VERVANGING VAN DE GERRIT KROLBRUG**

Rijkswaterstaat vervangt op termijn de Gerrit Krolbrug. Dat is de brug voor auto's en fietsers in het verlengde van de Korreweg. De vervanging is nodig om de doorgang van de scheepvaart te verbeteren en om de brug veiliger te maken voor fietsers en autoverkeer. Er is een voorlopig ontwerp vastgesteld voor een nieuwe brug. Dit moet nog verder worden uitgewerkt.

#### **DE TOEKOMST VAN DE BUSBAAN**

De huidige busbaan gaat met een brug over het Van Starckenborghkanaal. Het kanaal is onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze vaarweg wordt dieper en breder gemaakt, zodat grotere schepen straks vlot en veilig kunnen doorvaren. Die grotere schepen passeren ook de busbaanbrug waarvoor de brug straks regelmatig open moet. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor toekomstig autoverkeer. Voor de langere termijn onderzoeken we een geheel nieuwe verbinding.

#### **VERKEERSMAATREGELEN OM DE DOORSTROMING TE VERBETEREN**

De aanleg van een nieuwe autoverbinding staat niet op zichzelf. Vanwege de nieuwe autoverbinding zijn aanvullende en slimme verkeersmaatregelen nodig in de Oosterhamrikzone en de omliggende wijken. is nodig om verkeersknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het gaat onder andere om het aanpassen van kruispunten, verkeersborden, rijrichtingen, adviesroutes en verkeerslichten. Daarom maken we één verkeersplan voor de hele Oosterhamrikzone.



Kokkoti ry  
Jouana Hakanta  
Kokkoti ry



## 2 OVERZICHT VAN REACTIES

In totaal kwamen ruim 200 omwonenden dinsdag 11 en donderdag 13 juli naar de informatiebijeenkomsten in het informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone aan de Oosterhamrikkade 119. Omwonenden konden zich hier laten informeren over de plannen, waaronder de auto-, bus- en fietsverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg.

Het merendeel van de bezoekers kwam voor de plannen voor de auto-, fiets- en busverbinding. Er waren reacties van bezoekers die het een goed plan vonden en voordelen zagen terwijl vooral omwonenden hun zorgen uiten. Begrijpelijk, want de plannen zijn ingrijpend voor een aantal straten. Aan de Oosterhamrikkade noordzijde is vooral bezorgdheid over de variant Bundeling terwijl bewoners van de Vinkenstraat juist de twee andere varianten niet zien zitten. Naast zorgen gaven bezoekers ook aan wat zij belangrijk vinden voor de inrichting van de eventuele nieuwe rijstroken en busbaan, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, parkeren, speelvoorzieningen en groen. Over de fietsvriendelijke Korreweg waren de meeste bezoekers enthousiast.

### LEESWIJZER

Dit rapport biedt een overzicht van alle reacties die zijn achtergelaten tijdens de bewonersbijeenkomsten op dinsdag 11 juli en donderdag 13 juli. De gemeente vindt het belangrijk dat zorgen die spelen gehoord worden en vragen die leven niet onbeantwoord blijven. Ook zijn er vragen die voor meerdere omwonden interessant zijn. Daarom hebben we elke vraag, opmerking en suggestie individueel beantwoord. Reacties die vergelijkbaar zijn of dezelfde boodschap hebben, zijn samengevoegd en van één antwoord voorzien. De personen die een reactie hebben ingediend, hebben allemaal een nummer gekregen. De nummers zijn terug te vinden in het rapport.

Dit rapport heeft als doel de zorgen, vragen of steun vanuit de omgeving zichtbaar te maken en dient als informatie voor de uitwerking van de verschillende onderdelen, naast de website, nieuwsbrieven en de folder.

**A ALGEMEEN**

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|-----|--|---------------|--|
| A1  | Het zijn mooie plannen, een verbetering voor stad en omgeving. Ik hoop wel dat de fietsers die nu gebruik maken van de brug niet worden vergeten.  | 11            | We vergeten de fietser zeker niet! De fietsvriendelijke Korreweg is één van de hoofdonderdelen van het project. Samen met de nieuwe Gerrit Krolbrug betekent dat een flinke verbetering voor het fietscomfort en van de fietsveiligheid aan weerszijden van de brug en op de Korreweg. Ook onderzoeken we een nieuwe fietsverbinding naar Kardinga in combinatie met de bus- en autobrug.  |
| A2  | Heel mooi dat er nieuwe plannen zijn voor de wijk.   | 12            | Bedankt voor uw reactie!   |
| A3  | De bereikbaarheid van het Ebbingekwartier moet ook meegenomen worden in de plannen.  | 18            | Klopt, we maken dan ook een verkeersplan voor het gehele oostelijke stadsdeel, waar ook het Ebbingekwartier onderdeel van uitmaakt.  |
| A4  | De informatievoorziening voor de toekomstige bewoners van de huizen in aanbouw wordt bepaald door de activiteit van de bewoners. Dit zou beter moeten aangezien de nieuwe bewoners bij de gemeente al wel bekend zijn. | 22            | We proberen iedereen in de Oosterhamrikzone te informeren over de plannen, ook de bewoners van woningen die nog in aanbouw zijn. De ontwikkelaar van de nieuwbouw spreken wij met regelmaat. Recent hebben we voor de nieuwe bewoners een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd om hen bij te praten over het project. Tijdens de bijeenkomsten op 11 en 13 juli bleek dat nog niet iedere toekomstige bewoner van het project op de hoogte is.<br><br>Aan de andere kant is de discussie over een nieuwe verbinding in de Oosterhamrikzone niet nieuw en |

|    |  |    |  |
|----|--|----|--|
|    |  |    | <p>verwachten we ook van de omgeving inspanningen om op de hoogte te blijven van wat er speelt in hun (toekomstige) wijk. Daarvoor zetten we zelf onder andere een website, social media en de bereikbaarheidskrant van Groningen Bereikbaar in. Daarnaast is iedereen welkom in het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone.</p>  |
| A5 | Nog niet alle bewoners van de nieuwbouw zijn op de hoogte van de plannen.  | 22 | Zie A4.  |
| A6 | Goed hoe de informatievoorziening is geregeld.   | 28 | Bedankt voor het compliment!   |
| A7 | Bewoners van de Oosterhamrikzone zitten niet te wachten op een betere ontsluiting van de buurt aan de oostzijde van de stad. | 37 | <p>Bij de uitvoering van dit project kijken we naar de bereikbaarheid van de gehele stad. Als we niets doen komt de bereikbaarheid van het oostelijk stadsdeel in de toekomst verder onder druk komen te staan. Er ontstaan overbelaste kruispunten, waardoor filevorming (in de spits) vaker en langduriger optreedt. De autoverbinding in de Oosterhamrikzone ontlast niet alleen het gebied rondom UMCG, Damsterdiep en Europaweg maar wordt ook een belangrijke ontsluitingsroute voor de oostzijde van de stad. De verwachting is dat ongeveer de helft van het verkeer op de nieuwe autoverbinding een herkomst of bestemming in de buurt heeft. De vernieuwde oostelijke ringweg en straks ook de zuidelijke ringweg worden aantrekkelijker in reistijd en bieden zo een beter alternatief dan door de stad reizen. Dat vinden we ook een positief vooruitzicht</p> |

|     |  |        |   |
|-----|--|--------|---|
|     |  |        | voor bewoners die aan de oostkant van de stad wonen, al begrijpen we dat er bewoners zijn die daarover een andere mening hebben.  |
| A8  | Erg mooie plannen!   | 41     | Bedankt voor uw reactie!  |
| A9  | Neem de wijken Van Starckenborgh en De Hunze ook mee in de informatievoorziening.  | 46, 47 | We informeren de wijken buiten de Oosterhamrikzone via de website, social media, de Groningen Bereikbaar krant en digitale nieuwsbrieven. Ook kunnen geïnteresseerden langskomen in het informatiecentrum. Onlangs zijn we op bezoek geweest bij de bewonersorganisatie De Hunze/Van Starckenborgh. Ook via de media van de bewonersorganisatie informeren we over het project. |
| A10 | Het is hoe dan ook een slecht plan om meer autoverkeer richting de binnenstad te sturen.   | 51     | Zie A7.   |
| A11 | Er is bij de bewoners van de Professorenbuurt geen behoefte om beter bereikbaar te zijn, omdat de bereikbaarheid al uitstekend is. Hier is vooral een belang van het UMCG. | 51     | Zie A7.   |
| A12 | Bouw het UMCG buiten de stad.  | 54     | Dit valt buiten de opdracht van de gemeenteraad, onze opdracht is om een autoverbinding door de Oosterhamrikzone uit te werken.<br><br>Niettemin: Groningen ontwikkelt zich al decennia als een compacte stad, waarbij belangrijke voorzieningen in of rondom de binnenstad zijn gebouwd, zoals het UMCG, de universiteit en vele kantoren. Dat zorgt voor                      |

|     |   |    |   |
|-----|---|----|---|
|     |   |    | <p>veel reuring en bedrijvigheid in de stad en maakt van Groningen een unieke stad.</p> <p>De binnenstad en omliggende wijken profiteren van de aanwezigheid van de regionale voorzieningen, door de werkgelegenheid en de behoefte aan woningen, werkruimtes en recreatie/ontmoeting. Dat schept de verplichting een goede bereikbaarheid te bieden. Vandaar de plannen voor de binnenstad, de fietssnelwegen en de fietsvriendelijke Korreweg. Daarna komt het openbaar vervoer en de auto, juist op zo'n wijze dat het autoverkeer via de ringwegen de stad kan bereiken. En daarvoor is een verbinding tussen de binnenstad en de Oostelijke ringweg nodig.</p> |
| A13 | <p>Welke onderdelen van de voorstellen tijdens buurt-overleggen zijn meegenomen? Daar zijn zaken als sluipverkeer en minder auto-politiek genoemd: waarom gebeurt dat niet hier? Had eerder een plan bedacht (of doe toch een slagboom op de busbaan). Het is de laatste keer dat ik wat schrijf. Ik werd echt misselijk. Zoveel jaren proberen mee te sturen en de raad en het college laten ons zinken.</p> | 64 | <p>De bewonersorganisaties uit Oosterhamrikzone hebben zelf een variant aangedragen. Deze omvat de volgende ingrediënten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fietsverbinding tussen Kardingse en binnenstad via de busbaanbrug;</li> <li>2. P+R Kardingse aanpassen om de fiets eenvoudig en veilig te stallen;</li> <li>3. Toekomst: extra P+R-terrein op de Simmerenlocatie;</li> <li>4. Medegebruik busbaan door bestemmingsvrachtverkeer;</li> <li>5. Door de VBNO is de optie voor een kabelbaanverbinding tussen het Ebbingekwartier en Kardingse langs het Oosterhamrikkanaal opgevoerd.</li> </ol>   |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <p>In de notitie "Inpassing autoverbinding in de Oosterhamrikzone" wordt ingegaan op deze vijf maatregelen. Op basis van onderzoek, is geconcludeerd dat de suggesties onvoldoende een oplossing bieden voor het stedelijke bereikbaarheidsvraagstuk. Dat neemt niet weg dat alternatieven voor de auto nodig blijven. We blijven daarom doorgaan met ons beleid voor het stimuleren van P+R-terreinen, openbaar vervoer, auto-delen en andere innovatieve ideeën om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Het voorkomen van sluipverkeer is één van de uitgangspunten.</p> |
|--|--|---|

**B BASISVARIANTEN VOOR AUTO, BUS EN FIETS**

| NR.       | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----------|---|---------------|---|
| <b>B1</b> | <b>Algemeen</b>   |               |   |
| B1.1      | Ongeacht de keuze voor een van de varianten, zorg dat het hele plan eenmaal bestuurlijk wordt aangenomen. Hiermee voorkomt de gemeente dat onder financiële druk eerst alleen het asfalt wordt gerealiseerd en de groenvoorzieningen pas later, via een 'nieuw potje'.  | 28            | In de planning we die nu voor ogen hebben stelt de gemeenteraad in het voorjaar van 2018 een voorkeursvariant vast. De voorkeursvariant gaat over het geheel: niet alleen een verkeerskundig ontwerp, maar ook de inrichting van de openbare ruimte. Op die manier zorgen we ervoor dat een totaalplan voor besluitvorming door de gemeenteraad wordt aangeboden. Daarnaast zijn de effecten (en maatregelen) van de voorkeursvariant op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid, lucht en geluid eveneens afgewogen. |
| B1.2      | De Oosterhamrikkade wordt een racebaan met aanzuigende werking. De busbaan is nu al een racecircuit voor taxi's. Gemak dient de mens: de aanvoer via de Oosterhamrikkade de stad in zal enorm zijn. Het speerpunt van de plannen moet zijn het verkeer te verdelen over het Damsterdiep, de Korreweg en de Oosterhamrikkade. Met de fiets gaan moet aantrekkelijker worden. | 32            | We willen juist minder (zoek)verkeer in de wijken. Daarom is het inderdaad de bedoeling dat de nieuwe autoverbinding een aanzuigende werking heeft en een belangrijke verkeersader wordt van en naar de oostelijke binnenstad.<br><br>In alle drie de varianten wordt de Oosterhamrikkade ingericht met een maximale snelheid van 50 km/u. De inrichting van de weg en omgeving moet ervoor zorgen dat deze maximumsnelheid wordt aangehouden. We kunnen asociaal verkeersgedrag ontmoedigen, we                              |

|           |  |                          |  |
|-----------|--|--------------------------|--|
|           |  |                          | <p>kunnen niet voorkomen dat automobilisten regels aan de laars lappen.</p> <p>De gemeenteraad heeft de Fietsstrategie 2015-2025 vastgesteld meer ruimte te geven aan de fiets. In de huidige plannen komt dat onder meer terug door een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg.</p>   |
| <b>B2</b> | <b>Variant Bundeling</b>   |                          |  |
| B2.1      | De variant Bundeling is een no-go.   | 2                        | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> |
| B2.2      | De variant Bundeling heeft mijn voorkeur.  | 3, 4, 18, 39, 40, 53, 55 | <p>Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p>  |
| B2.3      | De variant Bundeling is geen optie: dit voldoet niet aan de wensen ten aanzien van woongenot, kindvriendelijkheid, milieu en het veroorzaakt erge geluidshinder. Het verontrust mij zeer dat deze variant wordt meegenomen in de plannen. Het doet per direct afbreuk op de juist gekochte woningen en | 27                       | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> |



|      |   |    |   |
|------|---|----|---|
|      | vergroot een gevoel van onveiligheid in de directe leefomgeving.  |    | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| B2.4 | Wanneer de keuze valt op variant Bundeling, maak dan ook de verkeerswegen rondom het UMCG beter, door deze bijvoorbeeld breder te maken of een rotonde aan te leggen.                 | 45 | Onderdeel van de plannen van Aanpak Oosterhamrikzone is het verbeteren van de doorstroming in dit deel van de stad door verkeersmaatregelen. Het gaat dan om het aanpassen van kruispunten, rijrichtingen, adviesroutes en verkeerslichten.   |
| B2.5 | De variant Bundeling zorgt voor minder sluipverkeer door de wijk en heeft daarom onze voorkeur.   | 49 | Een afname van sluipverkeer is sowieso een belangrijk doel van het project. Het is één van de onderwerpen die we meenemen bij het uitwerken van de varianten.   |
| B2.6 | Ik zou kiezen voor variant Bundeling. Auto's over de busbaan toelaten voor verkeer in en uit de stad. De weg ligt er al maar wordt het grootste deel van de dag niet gebruikt: zonde! | 67 | Hoewel de busbaan wellicht voor de omgeving niet zo druk lijkt, is een vrijliggende busbaan het uitgangspunt. Een vlotte doorstroming in de stad (dus niet alleen op het Oosterhamriktracé) maakt de bus aantrekkelijker als alternatief voor de auto. Bovendien zal ook het aantal bussen in de toekomst toenemen.   |

|           |  |           |  |
|-----------|--|-----------|--|
| B2.7      | Start de aanpak vanuit de Kapteynbrug. De busbaan ligt er al, dus maak hiervan gebruik in plaats van de Vinkenstraat grof aan te passen.   | 69        | Dit voorstel komt overeen met de variant Bundeling en gaan we de komende periode onderzoeken.  |
| <b>B3</b> | <b>Variant Splitsing</b>   |           |  |
| B3.1      | De variant Splitsing heeft onze voorkeur.  | 2, 19, 28 | Bedankt voor uw reactie. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.   |
| B3.2      | Zorg dat de Oosterhamrikkade geen snelweg wordt wanneer de keuze valt op Splitsing of de knip variant.   | 8         | In de variant Splitsing wordt de Oosterhamrikkade ingericht met twee rijbanen voor autoverkeer, met een maximale snelheid van 50km/u. Vergelijkbaar met het Hoendiep en de Bedumerweg.   |
| B3.3      | Wanneer wordt gekozen voor de variant Splitsing, sluit dan de verbinding tussen de Oosterhamrikkade en de Gerrit Krolbrug af voor autoverkeer. Dit is alleen sluiproute voor verkeer via de Ulgersmaweg. | 19        | Uitgangspunt bij de plannen voor de Berlagehof is dat deze buurt aan twee kanten moest worden ontsloten. Dat zou betekenen dat er een verbinding moet zijn tussen de Antillenstraat en de Korreweg. De weg is afgesloten om bouw- en sluihverkeer te weren.<br><br>Dit vraagstuk wordt meegenomen in het opstellen van het verkeersplan. Onderdeel hiervan is dat we gaan kijken of er veel sluihverkeer uit volgt en of daarvoor maatregelen moeten worden getroffen. |
| B3.4      | Wanneer de gemeente kiest voor de variant Splitsing kunnen de woonboten in het Oosterhamrikkanaal  | 19        | Als de variant Splitsing wordt gekozen, dan is een nieuwe brug voor bussen nodig tussen de noord- en zuidzijde van de Oosterhamrikkade. Dat betekent ook   |

|      |   |    |   |
|------|---|----|---|
|      | behouden blijven en kunnen de kades worden aangepast.   |    | dat een aantal woonboten ter hoogte van de Oliemuldersbrug moet wijken. Hierover wordt met de bewoners en/of eigenaren van de woonschepen gesproken. In alle varianten krijgen de kades een nieuwe inrichting.  |
| B3.5 | Het voordeel van de variant met gesplitste verkeersstromen is veiligheid. Voor de nieuwe bewoners is deze variant veiliger en zorgt het voor minder geluidsoverlast. Zorg dan wel dat de Oosterhamrikkade Noordzijde alleen auto's rijden, fietsers kunnen dan via de Korreweg. | 19 | <p>In de variant Splitsing hebben we inderdaad meer ruimte om kwaliteit aan de openbare ruimte op de Oosterhamrikkade noordzijde toe te voegen. De komende periode gaan we de (on)mogelijkheden van deze variant onderzoeken. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.</p> <p>De gemeente heeft de wens om ook een nieuwe fietsverbinding te maken in de Oosterhamrikzone, omdat hier een belangrijke fietsverbinding ontbreekt. Dat betekent dat fietsers niet kunnen worden uitgesloten van de Oosterhamrikkade. Daarnaast moeten de woningen aan de Oosterhamrikkade en de zijstraten ook per fiets bereikbaar blijven. De Korreweg wordt fietsvriendelijk ingericht, waarbij de auto te gast is. Aan de Oosterhamrikkade noordzijde is dat in deze variant andersom en staat de automobilist centraal.</p> |

|      |   |    |  |
|------|---|----|--|
| B3.6 | Het scheiden van auto- en fietsverkeer is sociaal onveilig, met name in het donker.   | 47 | Met het herinrichten van de Oosterhamrikzone houden we ook rekening met de sociale veiligheid in het gebied. Dit doen we door bijvoorbeeld voldoende verlichting te plaatsen.  |
| B3.7 | Bij de varianten Splitsing en Circuit gaat het verkeer 50km/u. Dit is te hard gezien alle winkels, spelende kinderen en overstekende ouderen in de buurt. | 49 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar (verkeers)veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. De maximumsnelheid van 50km/u willen we afdwingen door de inrichting van de weg en de omgeving. |

| <b>B4</b> | <b>Overige voorstellen</b>  |    |  |
|-----------|---|----|--|
| B4.1      | Bundel de autostrook en de busbaan vanaf van de Oliemuldersweg.   | 8  | Eén van de varianten die we verder gaan uitwerken, is de variant Splitsing. Hierin rijden de bussen via de Vinkenstraat en de auto's via de huidige busbaan. Ter hoogte van de Oliemuldersweg worden de bussen naar de busbaan geleid via een nieuwe verbinding parallel aan de Oliemuldersbrug.   |
| B4.2      | In alle voorgestelde varianten verdwijnt veel groen. Om die reden stel ik voor een deel van het water uit het kanaal te halen, daar de weg aan te leggen en de weg te overkappen met water of groen om de leefbaarheid van het gebied te vergroten. | 16 | In hoeverre er meer of minder groen komt laten wij in woord en beeld zien. Een verdiepte ligging valt voor ons af vanwege het belang van het water (nodig om water te kunnen bergen) en de mogelijkheid om de wijken aan weerszijden te ontsluiten: ongeveer de helft van de automobilisten komt vanuit of gaat naar de omliggende buurten. Dat kan niet in een verdiepte ligging vanwege de lange hellingsbanen. Een ander uitgangspunt is dat het wonen op het water gehandhaafd blijft. |
| B4.3      | Wanneer de verkeersstromen worden gesplitst, maak dan een dubbele baan voor de auto's en één brede fietsbaan.   | 19 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de  |

|      |  |    |   |
|------|--|----|---|
|      |  |    | bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.  |
| B4.4 | De knip-variant is van grote meerwaarde. De extra vrijgekomen middelen kunnen gebruikt worden voor recreatieve aanpassingen en vergroenen van de omgeving wat het woongenot vergroot.  | 27 | Het onderzoek van de fracties van de SP en de Christenunie valt buiten het raadsbesluit en de opdracht voor Aanpak Oosterhamrikzone. Het is aan het college en de gemeenteraad om daar een oordeel over te vellen.  |
| B4.5 | Als de gemeente besluit de verbindingen aan te leggen, doe dat dan als volgt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het autoverkeer op de huidige busbaan;</li> <li>- Bussen langs de Oosterhamrikkade noord en zuid;</li> <li>- Overall 30km/u met veel obstakels zodat er werkelijk langzaam zal worden gereden.</li> </ul> | 51 | Op basis van verkeerskundige analyses en ruimtelijke inpassing zijn van alle mogelijkheden uiteindelijk drie varianten als haalbaar bestempeld. De variant die u omschrijft, komt grotendeels overeen met een van de opties die eerder in het proces als is afgevallen. Daarnaast is het onwenselijk bussen te laten rijden aan de zuidkant van de Oosterhamrikkade, onder andere vanwege de ruimere bochten die nodig zijn en de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het hier om een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/u als uitgangspunt. |



WILLEN WE DE OMGEVING BIJ DE VERDERE ONTWIKKELING VAN DE PLANNING?

MEEPRATEN EN MEEDOEN  
Een actieve bijdrage leveren?  
In gesprek met de projectorganisatie? Dan ook:  
Op de hoogte blijven? Hup op



Projectorganisatie



KASPER  
GOSTERHOUKZIJNE

### TSVRIENDELIJKE KORREWEG

In de laatste jaren heeft de gemeente meer aandacht voor de veiligheid op de fiets. Dit wordt mogelijk gemaakt door de aanpak van de fietsveiligheidsaanpak en de aanpak van de fietsveiligheidsaanpak.



De afbeeldingen tonen voorbeelden van goede voorbeelden van fietsveiligheidsaanpak.



| NR.       | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----------|--|---------------|---|
| <b>C1</b> | <b>Algemeen</b>  |               |   |
| C1.1      | Zorg voor een kindvriendelijke en -veilige omgeving door brede stoepen aan te leggen, en auto- en busverkeer niet direct aan de stoep te laten grenzen. Zorg ook dat het fietsveilig en -vriendelijk wordt voor de deuren.                                   | 27            | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpsessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C1.2      | Voldoen alle plannen aan de gezondheidsnormen? Ik verwacht veel extra fijnstof bij 15.000 auto's per dag. Zeker met het oog op de nieuwe bewoners met kleine kinderen is dat onwenselijk en dus een aandachtspunt.   | 27            | Luchtkwaliteit is één van de onderwerpen waarop de varianten worden beoordeeld. De uiteindelijke variant moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen.   |
| <b>C2</b> | <b>Woonschepen</b>   |               |   |
| C2.1      | Kunnen jullie in de plannen duidelijk maken wat er met onze ark gebeurt als er wordt gekozen voor de variant Splitsing of Circuit? Onze ark ligt precies op de plek waar een nieuwe verbinding zou moeten komen tussen Oosterhamrikkade noord- en zuidzijde. | 1             | Als in de uitwerking van deze varianten blijkt dat de nieuwe brug op de plek van uw ark komt, dan is het aannemelijk dat u moet verhuizen. In eerste instantie kijken we samen met u of dat in het Oosterhamrikkanaal kan. Zo niet, dan zoeken we in goed overleg naar een alternatieve oplossing.  |

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
| C2.2      | Behoud de bergingen bij de arken.  | 1 | Het bestemmingsplan Waterrand als geldt uitgangspunt bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde. In dit bestemmingsplan is opgenomen dat 1/3 van de schiplengte van de openbare ruimte als tuin gebruikt kan worden en met een berging/schuur (binnen bepaalde afmetingen). Wij staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.).  |
| C2.3      | In het Oosterhamrikkanaal is veel waterverplaatsing. Breng daarom golfbrekers aan voor het behoud van woonboten. | 1 | Uitgangspunt is dat het Oosterhamrikkanaal toegankelijk blijft voor schepen om in- en uit te varen. Ook vanwege periodiek onderhoud van schepen op een werf. Het aanbrengen van golfbrekers heeft geen prioriteit.  |
| <b>C3</b> | <b>Oosterhamrikkade</b>  |   |   |
| C3.1      | Kies voor een kindvriendelijke oplossing aan de Oosterhamrikkade.  | 8 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpsessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.2      | Maak van de Oosterhamrikzone een mooie groene loper als een prachtig visitekaartje voor de stad.                 | 8 | Uw hartenkreet spreekt ons zeker aan!   |

|      |  |    |   |
|------|--|----|---|
| C3.3 | Zorg voor een bredere stoep aan de Oosterhamrikkade noordzijde. Kinderen moeten veilig op de stoep kunnen spelen.  | 20 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de afmetingen van stoepen. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.            |
| C3.4 | Breng een groenstrook aan tussen de huizen en de weg ter hoogte van de Oosterhamrikkade noordzijde.  | 20 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over eventuele invulling van groenstroken. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.5 | De afstand tussen de voordeur en het fietspad en de weg aan de Oosterhamrikkade noordzijde is te klein in de variant bundeling. Bewoners van oudere wegen hebben een groenbuffer in de vorm van voortuinen. Dat hebben oude en nieuwe bewoners van de Oosterhamrikkade niet. Houd daarmee rekening in de | 22 | Aan de Oosterhamrikkade noordzijde zijn weinig woningen met een voortuin die voor een buffer kunnen zorgen. De ruimte tussen de voordeur en het kanaal is inderdaad beperkt. De komende periode gaan we (met opmerkingen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding   |

|      |   |    |  |
|------|---|----|--|
|      | keuze voor een variant, ook omdat er veel kleine kinderen (komen te) wonen.   |    | (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.   |
| C3.6 | Houd de Oosterhamrikkade noordzijde zoals het is, maak het aan de zuidzijde smaller door de groenstrook te verwijderen. Daardoor ontstaat ruimte voor meer verkeer.   | 30 | Op basis van verkeerskundige analyses en ruimtelijke inpassing zijn van alle mogelijkheden uiteindelijk drie varianten als haalbaar bestempeld. De variant die u omschrijft, komt grotendeels overeen met een van de opties die eerder in het proces als is afgefallen. Daarnaast is het onwenselijk bussen te laten rijden aan de zuidkant van de Oosterhamrikkade, onder andere vanwege de ruimere bochten die nodig zijn en de verkeersveiligheid.        |
| C3.7 | De realisatie van een drukke autostraat vlak voor de huizen aan de Oosterhamrikkade lijkt mij niet mogelijk. De beschikbare ruimte is te smal en de weg/het verkeer zal geluidsoverlast veroorzaken. Het verkeer komt straks verderop vast te zitten. | 37 | De ruimte aan de Oosterhamrikkade noordzijde tussen de voordeur en het kanaal is inderdaad beperkt. De komende periode gaan we (met opmerkingen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Geluid is één van de onderwerpen waarop de varianten worden beoordeeld. |

|           |  |    |  |
|-----------|--|----|--|
|           |  |    | De uiteindelijke variant moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen.  |
| C3.8      | Maak van de Oosterhamrikkade zuidzijde een fietsstraat.  | 61 | Dit is een interessante gedachte die we nog niet in het vizier hadden! We nemen dit voorstel mee bij de verdere uitwerking van de varianten. Overigens moeten de woningen aan de Oosterhamrikkade noordzijde ook per fiets bereikbaar te blijven.  |
| <b>C4</b> | <b>Vinkenstraat</b>  |    |  |
| C4.1      | De Vinkenstraat is een mooi woonvriendelijk gebied, met groen en weinig verkeer. Ik maak me zorgen over het verlies van groen in de straat en de toename van verkeer en daarmee fijnstof in de buurt. Daarnaast komt er mooie nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade. Aan de achterkant van de woningen aan de Vinkenstraat zit een stuk groen met bomen. Dit geeft een natuurlijk uitzicht aan de achterkant en is een prettige afscheiding van de achterburen. Kunnen deze bomen en deze groenstrook blijven staan? Het zou fijn zijn als dat mee kan in de overwegingen. | 12 | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> <p>De Vinkenstraat is inderdaad een mooie rustige straat en als de keuze valt op de varianten splitsing of circuit, dan heeft dat ongetwijfeld effect op de straat. Het effect op fijnstof gaan we onderzoeken, al moeten we op alle onderdelen aan de wettelijke normen voldoen.</p> <p>Uw opmerking over een groenstrook tussen de achterzijde van de Vinkenstraat noordzijde en de huidige bebouwing aan de Oosterhamrikkade zuidzijde kunnen wij niet plaatsen. We nodigen u graag uit in het</p> |

|      |   |    |   |
|------|---|----|---|
|      |   |    | informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone om hier over door te praten.  |
| C4.2 | In de Vinkenstraat van nummer 2 tot en met 22 wordt het langzamerhand onbewoonbaar, doordat men ingeklemd raakt tussen (toekomstige) hoogbouw en een autoweg of busbaan. Hierdoor ontstaat vanuit twee kanten overlast: eerst door bouwwerkzaamheden en de herinrichting van de Vinkenstraat, daarna door de overlast van honderden nieuwe bewoners. Dat is onleefbaar. Er zou de bewoners een oplossing moeten worden geboden. | 29 | <p>De stad blijft de komende jaren groeien en er is behoefte aan woningen voor uiteenlopende doelgroepen. De Oosterhamrikzone biedt deze ruimte. Door tussenstraatjes aan te leggen, meer routes voor voetgangers en fietsers te maken en de kades toegankelijker te maken, komt de buurt aan het water van het Oosterhamrikkanaal te liggen en proberen we de leefbaarheid te behouden.</p> <p>Met de nieuwbouw verdwijnt de rommelige aanblik op een aantal locaties. Het bouwen van woningen (sloop, saneren, bouwrijp maken en de uiteindelijke bouw) gaat gepaard met hinder voor de omgeving. Dat is onvermijdelijk, maar wel binnen de regels.</p> <p>Voor de auto-, fiets- en busverbinding onderzoekt de gemeente drie varianten. Uit deze drie varianten stelt de gemeenteraad in het voorjaar van 2018 de voorkeursvariant vast. In twee van deze varianten speelt de Vinkenstraat een rol. In de ene variant komt er een busbaan door de Vinkenstraat, in de andere een weg voor eenrichtingsverkeer voor auto's. De komende periode werken we de drie varianten verder uit. De uiteindelijke variant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid</p> |

|      |   |    |   |
|------|---|----|---|
|      |   |    | spelen daarin zeker ook een rol, zeker in een straat als de Vinkenstraat dat nu een rustige woonstraat is.  |
| C4.3 | Wij hebben een wooninitiatief voor jong volwassen mensen met autisme en normale intelligentie. Onze bewoners, nu negen en eind 2018 twaalf wonen in zelfstandige appartementen aan het Koekoekplein. Wij maken ons zorgen over de verkeersveiligheid rondom het Koekoekplein. Bovendien zijn onze bewoners heel gevoelig voor geluid, licht en eventuele trillingen, met name voor bewoners die aan de kant van de Vinkenstraat wonen, zou dat een probleem kunnen opleveren. | 33 | Aan het Koekoekplein gebeurt in principe niks, maar in twee varianten wel met de Vinkenstraat. We gaan graag met u in gesprek over uw zorgen.   |
| C4.4 | Ik maak me zorgen over de afbraak van de noordzijde van Vinkenstraat. De buurt wordt uit elkaar gerukt. De Vinkenstraat is niet geschikt voor busverkeer, onder meer vanwege de school met daarop 600 leerlingen.   | 39 | De toekomst van de Vinkenstraat is al jaren onderwerp van gesprek. In het bestemmingsplan Waterrand van februari 2010 is een aantal belangrijke uitgangspunten voor de Vinkenstraat vastgesteld. Destijds concludeerde de gemeente (al) dat de woningen aan de noordzijde van de Vinkenstraat niet meer aan de eisen van de tijd voldeden. Ook gaat het bestemmingsplan uit van een verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer door de Vinkenstraat. De rooilijn (bouwrens) is hiervoor in het bestemmingsplan teruggelegd (richting het Oosterhamrikkanaal). De bedoeling is dat er smallere bouwblokken komen met straatjes die de Oosterhamrikkade noordzijde en de Vinkenstraat verbinden. Op die manier krijgt het |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | <p>Oosterhamrikkanaal een belangrijke plek in de wijk: wonen in de nabijheid van water. De conclusie destijds was dat sloop van de woningen nodig was: vanwege de tram, de kwaliteit van de omgeving en de staat van de bebouwing.</p> <p>Inmiddels zijn we een aantal jaren verder, en onderzoekt de gemeente opnieuw (of: nog steeds) betere verbindingen in dit gebied. Op dit moment drie varianten voor een auto-, fiets- en busverbinding in de Oosterhamrikzone. In twee van deze varianten speelt de Vinkenstraat een rol. In de ene variant komt er een busbaan door de Vinkenstraat, in de andere een weg voor eenrichtingsverkeer voor auto's. Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Het is denkbaar dat bij verdere uitwerking van de plannen naar voren komt dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Het bestemmingsplan Waterrand van februari 2010 voorziet hier in. Welke gevolgen de uitwerking van de varianten precies heeft voor de tuinen en woningen brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee.</p> <p>Nijestee heeft de huurders van hun woningen in de Vinkenstraat per brief laten weten dat het onderzoek van de gemeente naar een nieuwe auto-, fiets-, en busverbinding in de Oosterhamrikzone voor hen aanleiding is om serieus over de toekomst van de Vinkenstraat na te denken. Daarbij wachten ze het besluit van de gemeente over de voorkeursvariant af</p> |
|--|--|---|



|      |  |    |   |
|------|--|----|---|
|      |  |    | <p>voordat ze over de gevolgen met de bewoners in gesprek gaan.</p> <p>De Borgmanschool aan de Vinkenstraat gaat verhuizen. De school gaat samen met de Siebe Jan Boumaschool op de locatie van het Treslinghuis.</p>   |
| C4.5 | Houd de Vinkenstraat busbaanvrij in verband met de school en de rust in de straat.                         | 48 | Zie C4.4  |
| C4.6 | Inwoners van de Vinkenstraat zijn bang dat de tuinen worden gehalveerd met de aanleg van een busbaan.      | 48 | Die zorg is wel enigszins terecht. Er zijn twee varianten waarin de Vinkenstraat een rol speelt. Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel waarschijnlijk wel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Toch kan bij verdere uitwerking van de plannen blijken dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Welke gevolgen dat heeft voor tuinen en woningen brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee. |
| C4.7 | De varianten Splitsing en Circuit tasten de woonstraat Vinkenstraat te veel aan.                           | 53 | Zie C 4.2   |
| C4.8 | De bewoners van de Vinkenstraat moeten niet gedupeerd worden door loftkopers die een mooi uitzicht willen. | 69 | <p>Zie C 4.4</p> <p>In het bestemmingsplan wordt ruimte geboden voor hogere gebouwen aan de zuidzijde. Achterliggende reden is dat dit past langs de stedelijke as en de Oosterparkwijk een 'voorkant' krijgt.</p>  |

| <b>C5</b> | <b>Antillenstraat</b>  |    |  |
|-----------|--|----|--|
| C5.1      | Zorg dat tijdens de bouwwerkzaamheden de Antillenstraat en de Korreweg toegankelijk blijven voor fietsers en ander verkeer.  | 30 | De uitvoering van de werkzaamheden is een stap na het besluit over aanleg van de autoverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Voor de uitvoeringswerkzaamheden komt een plan voor de tijdelijke bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het is inderdaad wenselijk de routes voor fietsers en bestemmingsverkeer open te houden. De start van de bouwwerkzaamheden is nu voorzien in 2020. |
| C5.2      | Het braakliggende terrein in de bocht van de Antillenstraat kan tijdelijk of permanent als parkeerplaats worden ingericht.   | 30 | Wij nemen uw suggestie mee bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus en fietsverbinding.   |
| C5.3      | De kinderen uit Berlagehof hebben geen voetpad richting de Professorenbuurt. Zorg dat hiervoor aandacht is tijdens de rioleringsplannen.   | 57 | U heeft gelijk. Op dit moment is de voetgangersverbinding vanuit de Berlagehof nog niet compleet. Na oplevering van de laatste woningen gaat de aannemer bezig met de openbare ruimte, waar een volwaardig voetpad richting de Professorenbuurt onderdeel van is.  |
| C5.4      | Wanneer de Antillenstraat een doorgaande weg wordt, dan zou dit eenrichtingsverkeer vanaf de Korreweg richting de Antillenstraat moeten zijn. Dit vanwege de veiligheid bij de ingang van de garage. | 59 | Wij nemen uw suggestie mee bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus en fietsverbinding.   |
| C5.5      | Hoe veilig wordt het in- en uitrijden van de garage ter hoogte van de Antillenstraat, wanneer dit een  | 68 | Op dit moment weten we nog niet exact hoe de Antillenstraat wordt ingericht. Dit hangt onder andere af van de keuze voor een variant in de   |

|           |  |    |   |
|-----------|--|----|---|
|           | doorgaande weg wordt? Komen hier ook nieuwe parkeerplaatsen?   |    | Oosterhamrikzone. Wij nemen uw vragen en suggesties mee bij de uitwerking van de Antillenstraat.  |
| C5.6      | Hoeveel ruimte krijgen de auto's van bewoners in de Antillenstraat wanneer dit een doorgaande weg wordt?             | 68 | Zie C5.5.   |
| C5.7      | Wordt de Antillenstraat eenrichtingsverkeer zodra dit een doorgaande weg wordt?                                      | 68 | Zie C5.5.   |
| <b>C6</b> | <b>ULGERSMABORG</b>  |    |   |
| C6.1      | Leg om Wessel Gansfort geen fietsroute aan, het zou mooi zijn om nog steeds direct af te kunnen slaan langs de kade. | 46 | Het ontwerp gaat uit van een aansluiting op de Ulgersmaweg naar de wijk Van Starckenborgh voor de fiets. Deze zal iets opschuiven richting het Wessel Gansfortcollege, gelet op de helling. |



**D PARKEREN**

| NR. | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|---|---------------|---|
| D1  | Zorg voor parkeergelegenheid voor auto's bij de arken en huizen aan de Oosterhamrikkade.  | 1             | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over parkeren.                            |
| D2  | Is rekening gehouden met hoe wij de parkeerplekken aan de achterkant van ons huis kunnen bereiken? Dat geldt voor zowel auto's als fietsen. Dit heeft betrekking op de Oosterhamrikkade noordzijde. | 2             | Ja, we zorgen ervoor dat u te allen tijde uw parkeerplaats achter de woning kunt bereiken. Daarnaast moeten de woningen ook per fiets bereikbaar blijven. Uw opmerking nemen we mee bij de verdere uitwerking van de varianten.   |
| D3  | Buitenlandse studenten blijven lang geparkeerd staan. Dit zorgt voor overlast.  | 6             | Onlangs is besloten om in de Professorenbuurt Oost over te gaan op vergunning parkeren. Dat moet 'vreemd parkeren' in de wijk tegengaan. Een vergunning is aan te vragen door bewoners die woonachtig zijn in dit gebied en een auto in bezit hebben. De gemeente maakt dus geen onderscheid tussen (buitenlandse) student of niet-student. |
| D4  | Hoe ziet de parkeersituatie in onder andere de Vinkenstraat eruit als de variant Splitsing of de variant Circuit wordt gekozen?   | 6             | Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel waarschijnlijk wel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Toch kan bij verdere uitwerking van de plannen blijken   |

|    |  |    |  |
|----|--|----|--|
|    |  |    | dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Welke gevolgen dat heeft voor tuinen, woningen en het parkeren brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee.   |
| D5 | Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nog nodig als 'sluip' parkeren van de UMCG-medewerkers ophoudt door betaald parkeren plan? Er parkeren op dit moment veel medewerkers van het UMCG in de Oosterparkwijk en aan de Oosterhamrikkade.    | 22 | In het parkeerplan voor de Korrewegwijk hebben we in beeld gebracht hoeveel parkeerplaatsen de Professorenbuurt Oost telt en hoeveel auto's per straat geregistreerd staan. Duidelijk is dat er in een aantal straten te weinig plaatsen zijn als je kijkt naar het aantal bewoners met een auto. Er zijn ook straten met meer parkeerruimte, zoals de Oosterhamrikkade. Wij brengen de parkeersituatie opnieuw in beeld bij de uitwerking van de plannen. Overigens is op het moment van de uitwerking het vergunning parkeren nog niet actief. |
| D6 | Houd rekening met de op- en afritten van de kadebewoners. Houd dit vrij en bereikbaar zodat de parkeerplekken achter de woningen vanaf de weg te bereiken zijn. Maak ook parkeerhavens voor voldoende parkeergelegenheid voor de deur. | 27 | Zie antwoord D2.   |
| D7 | Haal het parkeerverbod hier en daar weg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Antillenstraat. Of maak parkeerruimte op het open terrein.   | 30 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een   |

|    |   |    |   |
|----|---|----|---|
|    |   |    | landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over parkeren.   |
| D8 | Om de Heymanslaan worden 11 nieuwe parkeerplaatsen gemaakt. Ik ben hier niet blij mee. Het parkeerprobleem wordt op de manier niet opgelost en we leveren als straat in een woonwijk in op woonplezier en leefbaarheid. | 62 | Het vervangen van de riolering in de Heymanslaan levert de kans om de dubbele bomenrij te herstellen en meer parkeren aan te leggen. Dit is een kans die we pakken, maar zal het parkeerprobleem niet oplossen. Het ontwerp van de Heymanslaan is meerdere keren met bewoners besproken en voorziet juist in het leefbaarder maken van de straat, o.a. door de dubbele bomenrij, betere parkeermogelijkheden en de inrichting als een echte woonstraat. Daarbij is binnenkort betaald parkeren van kracht. Een (klein) deel van de bewoners (en hun bezoek) uit de Heymanslaan en omgeving parkeert nu langs de Oosterhamrikkade. Deze bewoners zijn straks aangewezen op een vergunning voor hun eigen gebied. |

## **E GROEN**

| <b>NR.</b> | <b>REACTIE BEWONER</b>  | <b>CONTACTNUMMER</b> | <b>REACTIE GEMEENTE</b>   |
|------------|---|----------------------|---|
| E1         | Zorg voor goed onderhoud van de graswal. Hier ligt nu veel hondenpoep en ganzenpoep en is veel onkruid. | 1                    | Het onderhoud van de graswal is onderdeel van Stadsbeheer. We hebben uw melding doorgegeven.  |
| E2         | Maak ruimte voor groen in de buurt.   | 8, 27                | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen |

|    |  |    |  |
|----|--|----|--|
|    |  |    | we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over eventuele invulling van groenstroken. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.  |
| E3 | Plaats de bomen in de Van Swinderenstraat terug. Zorg dit hier niet dezelfde situatie ontstaat als in de Kamerlingh Onnestraat.  | 57 | De Professorenbuurt en de Oppenheimerbuurt krijgen een nieuw riool. De gemeente heeft een boomwortelonderzoek uitgevoerd. In de Heymanslaan, Van Swinderenstraat en Van Hamelstraat worden bestaande bomen vervangen door nieuwe bomen. Na vervanging van het riool worden nieuwe bomen geplant, zodat de boomwortels de trottoirtegels niet meer omhoog drukken. Aan de zuidkant van de weg worden de bomen geplant. Hier is de meeste ruimte en kunnen ze goed groeien. Door de weg iets naar het noorden te schuiven is het mogelijk om aan beide zijden van de straat een trottoir te behouden.<br>De gemeente wil de volgende boomsoorten plaatsen in de Van Swinderenstraat: rode esdoorn (Acer rubrum 'Scanlon') en krentenboompje (Amelanchier arborea 'Robin Hill') |
| E4 | In de plannen voor de Oosterhamriklaan wordt het water veel smaller. Hiertegen maak ik bezwaar. Er is ruimte gemaakt voor onnodige zaken als een wandelpad langs het water, die niet goed bereikbaar is. | 62 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met  |



|    |   |    |  |
|----|---|----|--|
|    | Daarvoor leveren we in verhouding veel water in, terwijl dit water juist een belangrijk deel uitmaakt van de woonbeleving in de wijk. |    | buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de inrichting van de kades, met of zonder wandelpaden. Zoals u in reactie E5 leest, zijn de meningen verdeeld over wandelpaden op de kades. Overigens is behoud van wateroppervlakte ook van belang voor de waterberging.   |
| E5 | Het plan bij het water aan de Oosterhamrikkade met een voetpad langs het water is een hele verbetering.                               | 12 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de inrichting van de kades, met of zonder wandelpaden. Zoals u in reactie E4 leest, zijn de meningen verdeeld over wandelpaden op de kades. Overigens is behoud van wateroppervlakte ook van belang voor de waterberging. |

## **F FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG**

| <b>NR.</b> | <b>REACTIE BEWONER</b>  | <b>CONTACTNUMMER</b> | <b>REACTIE GEMEENTE</b>   |
|------------|---|----------------------|---|
| F1         | Laat op de Korreweg alleen fietsers toe. Auto's geven enorm veel geluidsoverlast. | 19                   | De ambitie is om de Korreweg fietsvriendelijk te maken: meer ruimte, comfort en veiligheid. De auto is dan 'te gast'. Helemaal afsluiten lijkt ons niet realistisch, de |

|    |   |    |  |
|----|---|----|--|
|    |   |    | duizenden woningen langs de Korreweg en de achterliggende straten moeten wel bereikbaar blijven.   |
| F2 | De Korreweg is een gevaarlijk en druk punt. Het zou mooi zijn de fietsers te kunnen scheiden van het autoverkeer. Hierbij zie ik het scenario van 'Shared Space' niet voor me: ik voorzie dat dit uitloopt tot een chaos, waar zowel automobilisten als fietsers inleveren op veiligheid en bereikbaarheid. Hier rijden ook veel vrachtverkeer en bussen, die niet harder dan 15km/u tussen de fietsers door kunnen bewegen. Dit levert gevaarlijke situaties op wanneer fietsers in de shared space willen afslaan. Om die reden heeft het scenario met de twee richtingen 'racebaan' voor fietsers in het midden van de weg voor mij de voorkeur, op voorwaarde dat de aangrenzende autowegen autoluw en snelheid beperkend worden ingericht. | 41 | Wij zullen uw suggesties meenemen bij de uitwerking de fietsvriendelijke Korreweg. Overigens leveren de verschillende kruisingen en zijstraten nog voldoende uitdagingen op bij de variant van de fietsstraat in 't midden. Fietsers moeten dan het autoverkeer kruisen. |
| F3 | Door verkeerslichten aan te brengen op de Korreweg vanaf de Ulgersmaweg kan de situatie veiliger worden.  | 47 | In het voorlopige ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolburg scheiden we het fietsverkeer van het autoverkeer. Op die manier voorkomen we conflicten en verkeersonveilige situaties. Verkeerslichten zijn dan niet nodig.   |
| F4 | Maak een veilige oversteek aan de Korreweg voor fietsers en schoolgaande kinderen.  | 59 | Wij zullen uw suggesties meenemen bij de uitwerking de fietsvriendelijke Korreweg.   |
| F5 | Hoe breed wordt de stoep vanaf de Korrezoom tot aan de weg? De veiligheid van spelende kinderen, maar ook   | 68 | Op dit moment zijn we nog niet zover dat we concreet antwoord kunnen geven op uw vraag. Een  |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | fietsers en mensen die slecht ter been zijn moet hier worden gewaarborgd. |  | (verkeers)veilige situatie voor alle weggebruikers is uiteraard wel het uitgangspunt. |
|--|---|--|---|

## 6 BRUGGEN

| NR.       | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----------|---|---------------|---|
| <b>G1</b> | <b>Busbaanbrug</b>  |               |   |
| G1.1      | Tref veiligheidsmaatregelen bij de Oliemuldersbrug voor verkeer dat de busbaan moet oversteken.   | 1             | De huidige Oliemuldersbrug is in de toekomst voor autoverkeer niet meer aan te sluiten op de stadsdeelontsluitingsroute door de Oosterhamrikzone. In de huidige plannen wordt de Oliemuldersbrug ingericht als een verbinding voor fietsers en voetgangers. In de varianten Splitsing en Circuit komt er een nieuwe brug voor de bus of voor het autoverkeer. |
| G1.2      | Leg de nadruk op het onderzoek of fietsers over de busbaan naar Kardinge kunnen.  | 3             | Deze onderzoeksvraag is onderdeel van het project. Dit gaan we de aankomende periode verder uitwerken.  |
| G1.3      | Maak van de busbaan in de toekomst een fietsbaan en laat auto's parkeren op de P+R in Kardinge, waarna automobilisten op de fiets naar de stad kunnen. Goed voor lijf en leden! | 42            | Wij zien de bus als belangrijk vervoersmiddel voor een groot deel van onze inwoners en bezoekers. Daarbij is de bus een goed alternatief voor de auto. Wij onderzoeken wel de mogelijkheid van een fietsverbinding naar Kardinge, maar een volledige vervanging van de busbaan voor een fietsbaan is niet aan de orde.  |

|           |   |    |  |
|-----------|---|----|--|
| G1.4      | Let op de 'hop' in de busbaanbrug. Maak geen vergelijkbare situatie als de busbaanbrug richting de Peizerweg. Omwonenden horen nu al elke bus, hoe zou dat zijn als er duizenden voertuigen per dag langs gaan?   | 57 | We geven uw opmerking mee aan het ingenieursbureau dat ook de geluidsonderzoeken uitvoert.   |
| G1.5      | Ik stel voor om van de busbaan een aquaduct te maken. De verdieping van de busbaan begint ter hoogte van het traject Wouter van Doeverenplein – Zaagmuldersbrug, zodat de kruising van de Zaagmuldersbrug al volledig op de busbaantunnel ligt. De busbaan reikt dan tot aan de overzijde van het Prinskanaal, met de bushaltes Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug als tunnelhaltes zoals bij een metro. Vanaf de Zaagmulderbrug weer een weg met de originele brug voor auto's en fietsers richting het Prinskanaal. | 58 | Een innovatieve gedachte! Een verdiepte ligging van de busbaan valt voor ons af vanwege het belang van het water (nodig om water te kunnen bergen) en de mogelijkheid om de wijken aan weerszijden te ontsluiten: ongeveer de helft van de automobilisten komt vanuit of gaat naar de omliggende buurten. Dat kan niet in een verdiepte ligging vanwege de lange hellingsbanen. Een ander uitgangspunt is dat het wonen op het water gehandhaafd blijft. |
| <b>G2</b> | <b>Oliemuldersbrug</b>  |    |  |
| G2.1      | Hoe kan de gemeente een veilige oversteek van de busbaan garanderen voor kinderen en ouderen? Dit geldt voor de oversteek bij de Oliemuldersbrug.   | 11 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over verkeer en verkeersveiligheid. Opties zoals verkeerslichten, aparte oversteken of het afsluiten van   |

|           |  |    |   |
|-----------|--|----|---|
|           |  |    | de Oliemulderbrug voor autoverkeer zijn hier onderdeel van. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.  |
| G2.2      | Is het mogelijk de oversteek van de busbaan bij de Oliemuldersbrug ongelijkvloers te maken met een brug of een tunnel?   | 11 | Een ongelijkvloerse oversteek valt voor ons af omdat het fysiek niet is in te passen in de omgeving vanwege de lange hellingsbanen.   |
| G2.3      | Kan de oversteek van de busbaan bij de Oliemuldersbrug worden voorzien van een verkeerslicht?  | 11 | Zie G2.1  |
| G2.4      | Verbreed de Oliemuldersbrug zodat het mogelijk is dat twee auto's elkaar kunnen passeren.  | 30 | De huidige Oliemuldersbrug is in de toekomst voor autoverkeer niet meer aan te sluiten op de stadsdeelontsluitingsroute door de Oosterhamrikzone. In de huidige plannen wordt de Oliemuldersbrug ingericht als een verbinding voor fietsers en voetgangers. In de varianten Splitsing en Circuit komt er een nieuwe brug voor de bus of voor het autoverkeer. |
| <b>G3</b> | <b>Gerrit Krolbrug</b>   |    |   |
| G3.1      | Kan de gemeente een indicatie geven van wanneer de Gerrit Krolbrug wordt vervangen? Het gaat dan om het moment waarop de werkzaamheden starten en om het moment waarop deze worden afgerond. | 35 | De planning is dat de nieuwe Gerrit Krolbrug uiterlijk 2023 klaar moet zijn. De gemeente Groningen, de Provincie Groningen en Rijkswaterstaat willen liever eerder beginnen. We gaan na of dat mogelijk is. We verwachten hierover voor het einde van het jaar meer te weten.   |

|      |  |        |  |
|------|--|--------|--|
| G3.2 | Leg bij de Gerrit Krolbrug geen fietstunnel aan. Dit in verband met overlast en veiligheidskwesties in het verleden op het Heerdenpad.   | 46, 47 | Wij begrijpen u zorgen. We hebben echter de voorkeur voor een tunnel omdat we op die manier voorkomen dat auto's en fietsers elkaar kruisen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. Dat neemt niet weg dat een dergelijke onderdoorgang wel sociaal veilig moet zijn. Hoe dat precies kan, is onderwerp van verder onderzoek. |
| G3.3 | Verbied vrachtverkeer op de Gerrit Krolbrug.   | 46     | Het afsluiten van de Gerrit Krolbrug voor vrachtverkeer is een optie, zeker wanneer vrachtverkeer gebruik kan maken van de nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone.   |
| G3.4 | Laat auto's en fietsers samen op de Gerrit Krolbrug, maar geef hierbij wel voorrang aan fietsers.  | 46     | We hebben echter de voorkeur voor vrijliggende fietspaden/fietsbruggen omdat we op die manier voorkomen dat auto's en fietsers elkaar kruisen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid.   |
| G3.5 | Sluit de Gerrit Krolbrug af voor auto's, zodat de Korreweg echt een fietsstraat kan worden.  | 53     | De gemeenteraad heeft een motie aangenomen in juni 2016 met deze strekking. We gaan de komende periode onderzoeken of dat kan en wat daarvan de mogelijke gevolgen zijn.   |
| G3.6 | De Gerrit Krolbrug is nodig aan vervanging toe. Blij dat dit in de toekomst wordt aangepakt voor de fietsers.  | 67     | Bedankt voor uw reactie!   |
| G3.7 | Het is belangrijk om nog wel via het kanaal de wijk in te kunnen komen. Om bij Van Starckenborgh te komen over de fietsroute/losloopgebied/hardloopgebied is om en niet logisch. | 47     | Het ontwerp gaat uit van een aansluiting op de Ulgersmaweg naar de wijk Van Starckenborgh voor de fiets. Deze zal iets opschuiven richting het Wessel Gansfortcollege, gelet op de helling.  |

## H FIETSEN

| NR. | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|-----|---|---------------|--|
| H1  | Maak niet alleen aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade een fietspad, maar geef ook aan de zuidzijde fietsers een plek.  | 5             | In alle varianten blijft de Oosterhamrikkade zuidzijde ook toegankelijk voor fietsers. De Oosterhamrikkade zuidzijde blijft een 30 km/u straat, waarin fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde weg.  |
| H2  | De kruising van de Antillenstraat en de Korreweg bij de flats langs is afgesloten voor auto's en fietsers. Nu kunnen fietsers en mindervaliden daar niet langs. Maak deze toegankelijk voor ten minste fietsers.  | 30            | Op dit moment weten we nog niet exact hoe de Antillenstraat wordt ingericht. Dit hangt onder andere af van de keuze voor een variant in de Oosterhamrikzone. Wij nemen uw vragen en suggesties mee bij de uitwerking van de Antillenstraat.  |
| H3  | Alle fietsers en inwoners van Hunze, Van Starckenborgh en Beijum moeten langs de Korreweg en de Gerrit Krolbrug om thuis te komen, ook 's avonds en 's nachts. Het moet veilig zijn voor deze fietsers om hier ook in het donker te passeren.                 | 47            | Een terechte opmerking! Bij het ontwerpen van de Gerrit Krolbrug en de fietsvriendelijke Korreweg houden we uiteraard rekening met de sociale veiligheid. Onder andere door voldoende verlichting te plaatsen.   |
| H4  | Als de gemeente de weesfietsen in de buurt opruimt, komt er meer ruimte vrij. Het verbreden van fietspaden is genoeg, maak de stoepen niet smaller. Deze zijn al smal door de fietsenstellingen, waardoor passeren voor mindervaliden haast niet mogelijk is. | 63            | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken hoe we de Korreweg fietsvriendelijk kunnen inrichten. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de breedte van de |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | fietspaden en stoepen en de toegankelijkheid voor minder validen. |
|--|--|--|---|

## I OVERIG

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|--|---------------|---|
| 11  | Een ander onderwerp wat ik hier graag wil inbrengen: Ik kan me niet voorstellen dat de architect akkoord gaat met de inrichting van de buitenruimte van het infoversum (DOT). Daarnaast wordt het stadsstrand afgeschermd zodat het niet meer vrij toegankelijk is.  | 3             | <p>De invulling en inrichting van de buitenruimte van DOT is de verantwoordelijkheid en keuze van de eigenaar. De gemeente controleert of dat binnen de vergunningen valt.</p> <p>Het stadsstrand wordt gedeeltelijk aan het zicht onttrokken door het terras van DOT. Het strand is daarentegen wel vrij toegankelijk, hiervoor hoeft men niet over het terrein van DOT.</p> |
| 12  | Creëer voor bewoners een leuke gelegenheid waar zij kunnen samenkomen. Denk bijvoorbeeld aan een restaurant met een terras bij het Van Starckenborghkanaal met zicht op de schepen (nr. 10, 12 en 13). De bestemmingsplankaart is hiervoor geschikt. Of maak een restaurant of kroeg bij de Oosterhamrikkadepromenade. | 7, 17         | Interessante gedachte! We laten ons graag overtuigen door goede voorstellen vanuit het bedrijfsleven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling kunnen we hier mogelijk rekening mee houden.  |
| 13  | Er wordt op dit moment wordt aan beide zijden van de Oosterhamrikkade geparkeerd. Slib en bladresten hopen zich op in de goot en putjes. Hier kan de   | 26            | Het onderhoud van de straten is onderdeel van Stadsbeheer. Wij hebben uw opmerking doorgegeven.   |



|    |  |    |  |
|----|--|----|--|
|    | putjeszuiger er niet bij. Is het een idee om 2 keer per jaar even een dag het parkeren te verbieden zodat de putjes en de goot kunnen worden schoongemaakt?  |    |  |
| 14 | In de Heymanslaan zijn drie verkeersdrempels gepland. Dit waren er eerst 2. De extra drempel komt voor mijn deur en ik me ernstige zorgen over geluidsoverlast. Ik zou graag zien dat het aantal drempels wordt teruggebracht naar twee. | 62 | In overleg met de bewoners in de Heymanslaan is besloten een derde verkeersdrempel voor te stellen, om zo de maximale snelheid van 30 km/uur goed af te kunnen dwingen. De verkeersdrempels worden zo aangelegd dat geluidsoverlast tot een minimum beperkt wordt. |



### 3 INDEXLIJST

| GEGEVENS REACTIE | VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN IN |                    |
|------------------|-------------------------------------|--------------------|
| CONTACTNUMMER    | IN PARAGRAAF                        | OP PAGINA          |
| 1                | C2.1, C2.2, C2.3, D1, E1, G1.1      | 24, 25, 36, 38, 42 |
| 2                | B2.1, B3.1, D2                      | 15, 17, 36         |
| 3                | B2.2, G1.2, I1                      | 15, 42, 47         |
| 4                | B2.2                                | 15                 |
| 5                | H1                                  | 46                 |
| 6                | D3, D4                              | 36                 |
| 7                | I2                                  | 47                 |
| 8                | B3.2, B4.1, C3.1, C3.2, E1          | 17, 20, 25, 38     |
| 9                | Aanmelding ontwerpessies            |                    |
| 10               | Aanmelding ontwerpessies            |                    |
| 11               | A1, G2.1, G2.2, G2.3                | 9, 43, 44          |
| 12               | A2, C4.1, E5                        | 9, 28, 40          |
| 13               |                                     |                    |
| 14               | Aanmelding ontwerpessies            |                    |
| 15               | Aanmelding ontwerpessies            |                    |
| 16               | B4.2                                | 20                 |
| 17               | I2                                  | 47                 |
| 18               | A3, B2.2                            | 9, 15              |
| 19               | B3.1, B3.3, B3.4, B3.5, B4.3, F1    | 17, 18, 20, 40     |
| 20               | C3.3, C3.4                          | 26                 |
| 21               | D5                                  | 37                 |
| 22               | A4, A5, C3.5                        | 9, 10, 26          |
| 23               | Aanmelding ontwerpessies            |                    |



# AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| CONTACTNUMMER | IN PARAGRAAF                   | OP PAGINA          |
|---------------|--------------------------------|--------------------|
| 24            |                                |                    |
| 25            |                                |                    |
| 26            | I3                             | 47                 |
| 27            | B2.3, B4.4, C1.1, C1.2, D6, E2 | 15, 21, 24, 37, 38 |
| 28            | A6, B1.1, B3.1                 | 10, 14, 17         |
| 29            | C4.2                           | 29                 |
| 30            | C3.6, C5.1, C5.2, D7, G2.4, H2 | 27, 33, 37, 44, 46 |
| 31            | Aanvulling op contactnummer 27 |                    |
| 32            | B1.2                           | 14                 |
| 33            | C4.3                           | 30                 |
| 34            | Aanmelding ontwerpessies       |                    |
| 35            | G3.1                           | 35                 |
| 36            | Aanmelding ontwerpessies       |                    |
| 37            | A7, C3.7                       | 10, 27             |
| 38            | Aanmelding ontwerpessies       |                    |
| 39            | B2.2, C4.4                     | 15, 30             |
| 40            | B2.2                           | 15                 |
| 41            | A8, F2                         | 11, 41             |
| 42            | G1.3                           | 42                 |
| 43            | Aanmelding ontwerpessies       |                    |
| 44            | Aanmelding ontwerpessies       |                    |
| 45            | B2.4                           | 16                 |
| 46            | A9, C6.1, G3.2, G3.3, G3.4     | 11, 34, 44, 45     |
| 47            | A9, B3.6, F3, G3.2, G3.7, H3   | 11, 19, 41, 45, 46 |
| 48            | C4.5, C4.6                     | 32                 |
| 49            | B2.5, B3.7                     | 16, 19             |



# AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| CONTACTNUMMER | IN PARAGRAAF             | OP PAGINA  |
|---------------|--------------------------|------------|
| 50            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 51            | A10, A11, B4.5           | 11, 20     |
| 52            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 53            | B2.2, C4.7, G3.5         | 15, 32, 45 |
| 54            | A12                      | 11         |
| 55            | B2.2                     | 15         |
| 56            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 57            | C5.3, E3, G1.4           | 33, 39, 43 |
| 58            | G1.5                     | 43         |
| 59            | C5.4, F4                 | 33, 41     |
| 60            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 61            | C3.8                     | 28         |
| 62            | D8, E4, I4               | 38, 39, 48 |
| 63            | H4                       | 46         |
| 64            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 65            | A13                      | 12         |
| 66            | Aanmelding ontwerpessies |            |
| 67            | B2.6, G3.6               | 16, 45     |
| 68            | C5.5, C5.6, C5.7, F5     | 33, 39, 41 |
| 69            | B2.7, C4.8               | 17, 32     |



Dit reactierapport is een uitgave van het project Aanpak Oosterhamrikzone.

Fotografie: Jeroen van Kooten

Augustus, 2017





**AANPAK**  
**OOSTERHAMRIKZONE**



**BEWONERSBIJEENKOMST NOVEMBER 2017**

# REACTIERAPPORT



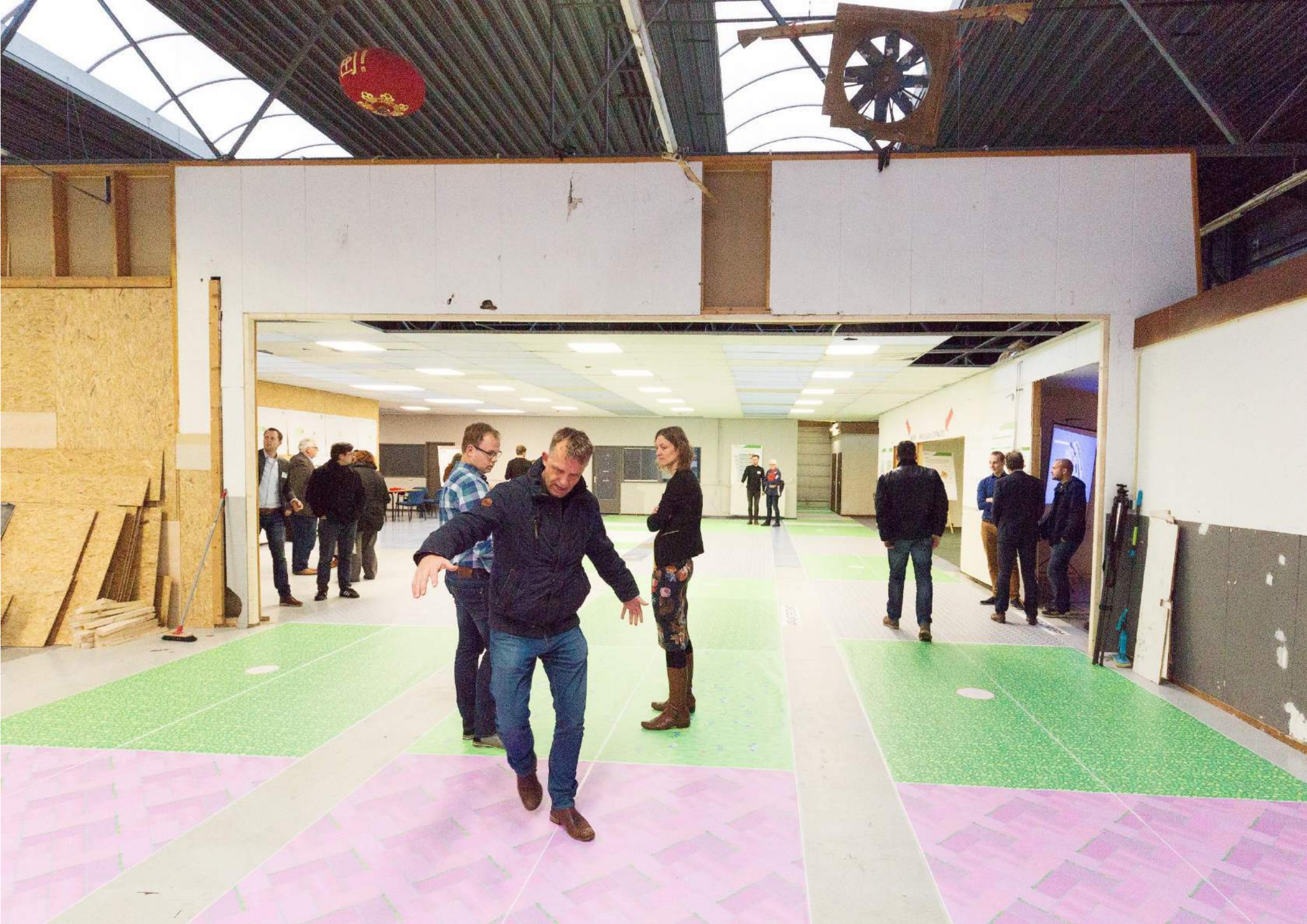
RIKZONE

DE KAART KUNT U MET EEN STICKERTJE AANGEVEN WAAR U WOONT



## INHOUDSOPGAVE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding.....</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>2. Overzicht van reacties.....</b>                | <b>9</b>  |
| A. Algemeen.....                                     | 11        |
| B. Oosterhamriktracé – Algemeen .....                | 18        |
| C. Oosterhamriktracé – Variant Bundeling.....        | 23        |
| D. Oosterhamriktracé – Variant Splitsing.....        | 27        |
| E. Oosterhamriktracé – Variant Circuit.....          | 28        |
| F. Oosterhamriktracé – Variant Knip SP/CU.....       | 31        |
| G. Alternatief vervoer.....                          | 32        |
| H. Fietsvriendelijke Korreweg.....                   | 34        |
| I. Milieu, lucht- en geluidskwaliteit, overlast..... | 42        |
| J. Verkeerdrukke en oplossingen .....                | 50        |
| K. Wonen in de Oosterhamrikzone.....                 | 59        |
| L. Woningbouw en ontwikkellocaties.....              | 61        |
| M. Parkeren in de Oosterhamrikzone.....              | 63        |
| N. Bruggen in het gebied.....                        | 67        |
| O. Groene inrichting en ruimtelijke kwaliteit.....   | 70        |
| P. Overig.....                                       | 72        |
| <b>3. Indexlijst van reacties.....</b>               | <b>77</b> |



## 1 INLEIDING

Groningen is de economische motor van het Noorden. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijven groeien. De regio wordt afhankelijker van onderwijs, zorg en culturele voorzieningen in de stad. Het is daarom noodzakelijk om makkelijk Groningen in en uit te kunnen rijden. Aan de oostkant van de binnenstad is dat een probleem. Op de Petrus Campersingel, de Europaweg en het Damsterdiep staat het verkeer steeds vaker vast. Een nieuwe verbinding voor auto, fiets en bus draagt bij aan de oplossing en is tegelijkertijd aanleiding om de woon- en leefomgeving in de Oosterhamrikzone te verbeteren.

Aanpak Oosterhamrikzone is een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, de Europaweg, de Bedumerweg en de oostelijke ringweg. Met dit plan willen we de stad en de wijken beter bereikbaar maken, slimme en veilige fietsverbindingen aanleggen net als meer groen, meer bedrijvigheid, beter zicht op het water en aantrekkelijke wandelpaden. Zodat het ook in de toekomst prettig is om in de Oosterhamrikzone te wonen en te werken.

### VOORTRAJECT

De gemeenteraad heeft in juni 2016 een principebesluit genomen dat er een autoverbinding in het oosten van de stad nodig is. Dit besluit is gebaseerd op een analyse van de verkeerssituatie aan die zijde van de stad. De vervolgvraag was hoe dat zou moeten gebeuren.

Voor de zomer van 2017 zijn we gestart met het uitwerken van de plannen voor de aanpak van de Oosterhamrikzone. In juli 2017 organiseerden we daarvoor twee inloopbijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten konden bewoners reageren. Het reactierapport is te vinden in de bibliotheek op de website van Aanpak Oosterhamrikzone.

Na de zomer hebben we de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg samen met bewoners(organisaties) en ondernemers verder uitgewerkt. Voor een verkeersplan voor het gehele gebied deden we die uitwerking met vertegenwoordigers van wegbeheerders en belangenorganisaties. Ingenieursbureau Sweco en landschapsarchitectenbureau Lola hebben de inbreng vertaald in concrete ontwerpen en plannen.

Op donderdag 23 november stond het informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone in het teken van de inloopbijeenkomst waarin onder andere de voorlopige ontwerpen voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg werden gepresenteerd. De inloopbijeenkomst trok 245 bezoekers.



Tijdens de inloopbijeenkomst presenteerde het projectteam het resultaat van de ontwerpsessies waarin samen met omwonenden en ondernemers is geprobeerd om de best mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden. Daarnaast werd op hoofdlijnen de onderzoeksresultaten gepresenteerd op het gebied van verkeer, luchtkwaliteit, geluid en de toekomst van de busbaanbrug. Vertegenwoordigers van het projectteam, Sweco en Lola waren aanwezig om toelichting te geven en vragen te beantwoorden.

Bezoekers leverden ruim 50 ingevulde reactieformulieren in. De reacties hebben we verwerkt in dit reactierapport.

### **WAARUIT BESTAAT AANPAK OOSTERHAMRIKZONE?**

De plannen voor Aanpak Oosterhamrikzone bestaan uit vijf deelprojecten.

#### **DE AUTO-, BUS- EN FIETSVERRINDING IN DE OOSTERHAMRIKZONE**

Hiervoor zijn drie varianten gemaakt die verder worden uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers gaan rijden, over de inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades.

#### **DE FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG**

De Korreweg is een van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks bijna 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Met de groei van het aantal fietsers en de komst van e-bikes staat de veiligheid onder druk. Fietsers moeten op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid: een fietsvriendelijke Korreweg waar de auto 'te gast' is.

#### **DE VERVANGING VAN DE GERRIT KROLBRUG**

Rijkswaterstaat vervangt op termijn de Gerrit Krolbrug. Dat is de brug voor auto's en fietsers in het verlengde van de Korreweg. De vervanging is nodig om de doorgang van de scheepvaart te verbeteren en om de brug veiliger te maken voor fietsers en autoverkeer. Er is een voorlopig ontwerp vastgesteld voor een nieuwe brug. Dit moet nog verder worden uitgewerkt.

#### **DE TOEKOMST VAN DE BUSBAAN**

De huidige busbaan gaat met een brug over het Van Starckenborghkanaal. Het kanaal is onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze vaarweg wordt dieper en breder gemaakt, zodat grotere schepen straks vlot en veilig kunnen doorvaren. Die grotere schepen passeren ook de busbaanbrug waarvoor de brug straks regelmatig open moet. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor toekomstig autoverkeer. Voor de langere termijn onderzoeken we een geheel nieuwe verbinding.

#### **VERKEERSMAATREGELEN OM DE DOORSTROMING TE VERBETEREN**

De aanleg van een nieuwe autoverbinding staat niet op zichzelf. Vanwege de nieuwe autoverbinding zijn aanvullende en slimme verkeersmaatregelen nodig in de Oosterhamrikzone en de omliggende wijken. Dit is nodig om verkeersknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het gaat onder andere om het aanpassen van kruispunten, verkeersborden, rijrichtingen, adviesroutes en verkeerslichten. Daarom maken we één verkeersplan voor de hele Oosterhamrikzone.



BUNDELING



SWECO

## 2 OVERZICHT VAN REACTIES

Op donderdag 23 november stond het informatiecentrum in het teken van de voorlopige ontwerpen voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg tijdens een inloopbijeenkomst. De bijeenkomst trok met 245 bezoekers veel publiek. Ook leverden bezoekers meer dan 50 reactieformulieren in.

Met de inloopbijeenkomst wilden we het resultaat laten zien van de ontwerpessies waarin we samen met bewoners en ondernemers hebben geprobeerd de beste mogelijke inpassing van de varianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg te vinden. Daarnaast presenteerden we op hoofdlijnen de onderzoeksresultaten op het gebied van verkeer, luchtkwaliteit, geluid en de toekomst van de busbaanbrug.

Een groot deel van de bezoekers stelden vragen over de nut en noodzaak van de nieuwe auto-, bus- en fietsverbinding in dit deel van de stad. Maar ook gedetailleerde vragen over de verschillende varianten voor het Oosterhamriktracé kwamen aan bod. We kregen ook veel vragen over de inrichting van de fietsvriendelijke Korreweg. Zowel voor- als tegenstanders van de twee overgebleven varianten hebben van zich laten horen. Eén bewoner heeft een handtekeningactie opgezet voor de fietsstraat-variant. In totaal hebben 21 ondernemers en 37 bewoners de petitie ondertekend. Overige onderwerpen als de lucht- en geluidskwaliteit, de verkeersdrukke, de parkeermogelijkheden en de bruggen in het gebied zijn ook behandeld.

### LEESWIJZER

Dit rapport biedt een overzicht van alle reacties die zijn achtergelaten tijdens de bewonersbijeenkomsten op donderdag 23 november 2017. De gemeente vindt het belangrijk dat zorgen die spelen gehoord worden en vragen die leven niet onbeantwoord blijven. Ook zijn er vragen die voor meerdere bewoners interessant zijn. Daarom hebben we elke vraag, opmerkingen en suggestie individueel beantwoord. Reacties die vergelijkbaar zijn of dezelfde boodschap hebben, zijn samengevoegd en van één antwoord voorzien. De personen die een reactie hebben ingediend, hebben allemaal een nummer gekregen. De nummers zijn terug te vinden in het rapport.





... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...  
... van de ...

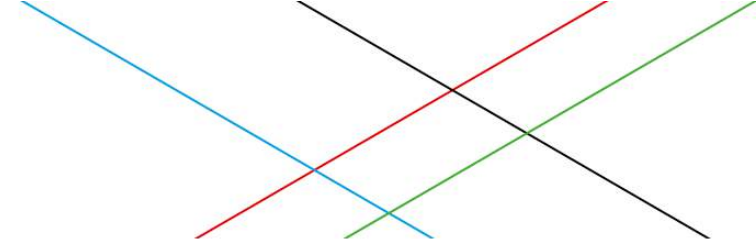
VERKEERSNETWERKEN



Peter de Witte

## A ALGEMEEN

| NR.  | REACTIE BEWONER                            | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| A1   | ALGEMEEN                                   |               |   |
| A1.1 | Mooi plan!                                 | 14            | Bedankt voor je reactie!  |
| A1.2 | Laat het UMCG meebetalen aan deze plannen. | 15            | <p>De nieuwe autoverbinding is voor het UMCG erg belangrijk, maar het is niet de enige reden voor het Oosterhamriktracé. Zo gaat veel verkeer vanuit de wijken gebruikmaken van het Oosterhamriktracé. Daardoor worden andere routes richting belangrijke voorzieningen in de stad ontlast, zoals de aanrijroutes vanuit het zuiden/oosten. Vanuit deze richtingen stroomt het verkeer dan beter door. Daarom draagt het Oosterhamriktracé bij aan een (gedeeltelijke) oplossing voor het stedelijke bereikbaarheidsprobleem.</p> <p>Het UMCG neemt daar ook haar verantwoordelijkheid in. Het UMCG stimuleert werknemers en bezoekers zoveel mogelijk met alternatieven voor de auto naar het ziekenhuis te komen. Er werken in totaal ruim 12.500 mensen. Het UMCG ontvangt ongeveer 5.000 patiënten en bezoekers per dag. Een goede bereikbaarheid is voor het ziekenhuis van levensbelang.</p> <p>Daarnaast bevordert het UMCG gebruik van P+R. Medewerkers kunnen met korting gebruik maken van de P+R terreinen rondom de stad Groningen.</p> |



|      |   |   |  |
|------|---|---|--|
|      |   |   | Bijna 2/3 van de medewerkers komt op de fiets. Goede fietsparkeervoorzieningen, oplaadpunten voor e-bikes en een fietsenplan voor medewerkers dragen daaraan bij. Parkeren op eigen terrein wordt ontmoedigd. Naast deze maatregelen biedt het UMCG reisinformatie voor zowel patiënten en bezoekers als voor medewerkers.   |
| A2   | <b>NUT EN NOODZAAK</b>  |   |  |
| A2.1 | Het besluit van de gemeenteraad is wat mij betreft een besluit zonder principe. Elke stad probeert auto's te weren en in deze plannen staan we het toe. Dat gaat ten koste van de wijken. | 5 | We hebben onderzoek laten doen naar maatregelen die de bereikbaarheid moeten verbeteren. Denk dan aan het opnieuw inrichten van kruispunten, een grotere rol voor het openbaar vervoer met de P+R's en aan het stimuleren van gebruik van de fiets. Daar doen we als stad al veel aan en dat blijven we doen, maar dat alleen is niet genoeg. Daarom is vanuit verkeerskundig perspectief een autoverbinding in dit gebied noodzakelijk. Wij verwachten minder sluipverkeer door de wijken: als het Oosterhamriktracé er komt, gaat veel verkeer hier gebruik van maken. Die auto's rijden dan niet meer op het Damsterdiep, de Europaweg of de Petrus Campersingel. De ruimte die daar dan ontstaat, wordt voor een deel ingevuld met verkeer dat eerst ergens anders reed. Dit is dus geen nieuw verkeer, maar verkeer dat omreed, o.a. sluipverkeer. De woonwijken krijgen juist veel minder wijkvreemd verkeer te verwerken. |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| A2.2 | Het principebesluit is genomen. Het doel moet zijn dat de verbinding zo schoon mogelijk is en dat er zo min mogelijk overlast voor de buurt bij komt kijken. De ontsluiting zou dus zo beperkt mogelijk moeten zijn. | 8             | Zie A2.1.<br><br>Ons doel is om een verbinding te realiseren, waarbij de overlast wordt beperkt, de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd en ruimtelijk optimaal wordt ingepast. Het is geen doel om de ontsluiting te beperken.  |
| A2.3 | Ik herken weinig oplossingen voor een geschetst probleem waarvan de uitgangspunten niet worden herkend in de buurt.  | 9             | Met de plannen voor de nieuwe autoverbinding werken we niet aan de situatie van vandaag, maar aan die van 2030. Maar ook nu al ervaren we problemen in de bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG. Een nieuwe autoverbinding verlaagt de verkeersdruk aan de zuidoostkant van de binnenstad. Het Oosterhamriktracé zorgt er ook voor dat er goede alternatieven zijn bij wegwerkzaamheden, incidenten en ander oponthoud zodat het verkeer in de stad niet vastloopt. Het Centraal Planbureau voorspelt bovendien een behoorlijke toename van het autogebruik in de toekomst én Groningen blijft verder groeien. Daar willen we de stad goed op voorbereiden. |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER                    | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|----------------------------------|---|
| A2.4 | <p>Het besluit om hier een autoverbinding aan te leggen strookt niet met de ambities op het gebied van duurzaamheid, healthy aging, intelligent campus en een fietsstad. In het verlengde van het beleid van de gemeente, zou gebruik van de auto juist moeten worden ontmoedigd. Een autoverbinding als het Oosterhamriktracé moedigt autogebruik juist aan.</p> | <p>9, 15, 18, 21, 22, 26, 43</p> | <p>We begrijpen het beeld dat een nieuwe autoverbinding haaks staat op andere ambities van Groningen. Met de plannen voor de nieuwe autoverbinding werken we niet aan de situatie van vandaag, maar aan die van 2030. Maar ook nu al ervaren we problemen in de bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG. We hebben echter onderzoek laten doen naar maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Denk dan aan het opnieuw inrichten van kruispunten, een grotere rol voor het openbaar vervoer met de P+R's en aan het stimuleren van gebruik van de fiets. Daar doen we als stad al veel aan en dat blijven we doen, maar dat alleen is niet genoeg. Daarom is vanuit verkeerskundig perspectief een autoverbinding in dit gebied noodzakelijk. Als het Oosterhamriktracé er komt, gaat veel verkeer hiervan gebruik maken. Die auto's rijden dan niet meer op het Damsterdiep, de Europaweg of de Petrus Campersingel. De ruimte die daar dan ontstaat, wordt voor een deel ingevuld met verkeer dat eerst ergens anders reed. Dit is dus geen nieuw verkeer, maar verkeer dat eerst omreed (o.a. sluipverkeer) en of langer oponthoud had. We streven naar een betrouwbaar verkeerssysteem, waarbij het verkeer gebundeld wordt op de hoofdroutes.</p> |

|      |  |    |   |
|------|--|----|---|
|      |  |    | Als de nieuwe autoverbinding er ligt, rijdt straks veel minder verkeer op de Korreweg en is er dus meer ruimte voor de fiets. We willen de Korreweg dan ook graag fietsvriendelijk inrichten. We zijn ook bezig met een nieuwe fietsverbinding van het centrum naar Kardinge, waarbij we onderzoeken of het mogelijk is fietsers over de busbaanbrug te sturen.   |
| A2.5 | Ik blijf het onbestaanbaar vinden dat er zo'n drukke route wordt aangelegd vlakbij huizen. Dat is onveilig, ongezond.                      | 21 | Voor de varianten worden de effecten van lucht en geluid berekend en wordt dit getoetst aan wet- en regelgeving. Indien er aanleiding toe is, nemen we maatregelen. In de ontwerpen streven er naar een zo (verkeers-)veilig mogelijke inrichting. Het voorstel om een woonstraat tussen woningen en rijbanen aan te leggen, meer groen toe te voegen en goede oversteekvoorzieningen dragen daaraan bij. |
| A2.6 | Hoe vaker ik naar dit soort bijeenkomst kom, hoe meer ik het gevoel krijg dat deze plannen meer problemen veroorzaken dan dat ze oplossen. | 28 | Jammer dat u de bijeenkomsten zo beleeft en ervaart. Aanleg van nieuwe wegen in de bestaande stad heeft grote gevolgen, maar dragen ook bij aan een oplossing van een breed probleem. Wij hebben ons als doel gesteld de best denkbare variant voor de auto-, bus- en fietsverbinding op te stellen en de gevolgen voor de omgeving en politiek helder te presenteren.                                    |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| A3   | VERVOLG   |               |   |
| A3.1 | <p>De raad zou zich ook moeten bezighouden met de consequenties van de keuzes voor verschillende onderwerpen, als parkeren, groenvoorzieningen, afwatering en verkeersstromen in de wijk en omgeving. De inzet van de verbinding zou moeten zijn dat er zo min mogelijk asfalt komt en dat Groningen een duurzame stad wordt.</p> | 8             | <p>Wij hebben ons als doel gesteld om samen met de buurt voor iedere variant de best denkbare uitwerking voor de auto-, bus- en fietsverbinding te onderzoeken en de gevolgen voor de omgeving en politiek helder te presenteren. Wij maken voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg een "multicriteria-analyse". Hierin worden de ontwerpen getoetst aan de hand van een groot aantal criteria, zoals hinder en veiligheid en die zijn voor direct aanwonenden en de politiek natuurlijk van groot belang. Om een zuivere vergelijking van de varianten te kunnen maken, is het belangrijk dat we de effecten zo objectief mogelijk bepalen. Een goed voorbeeld daarvan is geluid; we berekenen van elk van de varianten de geluidbelasting op woningen en vergelijken dan de varianten met elkaar. Hoe meer geluidbelasting, hoe slechter een variant scoort. De multicriteria-analyses publiceren we op onze website zodra het college van B&amp;W over voorkeursvarianten heeft beslist.</p> |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| A3.2 | De consequenties van alle varianten voor de buurt zijn enorm. Er wordt veel extra verkeer door de wijk gestuurd. Ik hoop dat de gemeenteraad besluit het Oosterhamriktracé niet aan te leggen. Mocht dat wel gebeuren, zorg dan dat er geen mogelijkheid is om de wijken in te rijden. | 17            | <p>Zie A2.1.</p> <p>Op verzoek van de omwonenden hebben we juist in alle varianten een extra wijkontsluiting gemaakt ter hoogte van de Oliemuldersweg. In eerste instantie hadden alleen de varianten Splitsing en Circuit een brug voor autoverkeer over het Oosterhamrikkanaal ter hoogte van de Oliemuldersweg. Die brug komt er ook in de variant Bundeling. De wens is dat verkeer zo snel mogelijk het Oosterhamriktracé op en af zou moeten kunnen en dat niet al het verkeer zich moet verzamelen bij de Zaagmuldersbrug.</p> |



## **B OOSTERHAMRIKTRACÉ – ALGEMEEN**

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| B1   | ALGEMEEN  |               |   |
| B1.1 | Maak per variant een overzicht met voor- en nadelen.  | 22            | Wij lichten de varianten en gemaakte keuzes toe en presenteren de beoordeling van de consequenties. Dat gebeurt in een multicriteria-analyse. Deze analyse publiceren we op onze website zodra het college van B&W over voorkeursvarianten heeft beslist.   |
| B1.2 | De moeilijkheid van het Oosterhamriktracé zit onder meer in de aansluiting op de Kapteynlaan. | 23            | Klopt, op de kruising Kapteynlaan - Wouter van Doeverenplein komen verschillende verkeersstromen (voetganger, fiets, auto en bus) samen en ook nog eens uit verschillende richtingen. In de uitwerking van de variant Bundeling en Circuit is een oplossing gekozen waar de bus in één keer kan oversteken en daarbij prioriteit krijgt bij de verkeerslichten. |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| B1.3 | Voer een maximumsnelheid van 30km/u binnen de ring.  | 52            | <p>Een volledige invoering van 30 km/u-zones binnen de ring gaat (veel) verder dan ons project. Desalniettemin vinden we 30 km/u binnen de ring niet reëel. We hanteren namelijk verschillende snelheden voor wegen en straten in de stad. Deze wegen en straten hebben namelijk ook verschillende functies. De hoofdwegen dienen het verkeer goed af te wikkelen en hebben een maximumsnelheid van 50km/u (ontsluitingswegen zoals Oosterhamriktracé, Damsterdiep en Europaweg).</p> <p>Voor de wijkverzamelwegen is geen noodzaak voor 50km/u, die kunnen naar (of zijn al) 30km/u. De woonstraten in de wijken (voor bewoners en bezoekers) hebben een snelheid van 30 km/h.</p> |
| B1.4 | Geen van de varianten vind ik ideaal, juist omdat het karakter van een racebaan in elke variant terugkomt.                 | 52            | <p>De nieuwe autoverbinding gaat uit van een maximumsnelheid van 50 km/h uur, wat hoger is dan de woonstraten (30 km/h). Door, waar mogelijk, bomenrijen en groen in te passen, krijgt de nieuwe autoverbinding uitstraling van stedelijke weg. Ook gaan we voor veilige oversteken voor voetganger en fiets (met verkeerslichten).</p>   |
| B1.5 | Het plan heeft negatieve gevolgen voor inwoners van de wijk als het gaat om veiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit. | 53            | Zie A2.5  |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| B2   | VERKEER OP HET OOSTERHAMRIKTRACÉ  |               |  |
| B2.1 | Het Oosterhamriktracé dient vooral automobilisten van buiten de stad. Het lijkt me geen goede oplossing voor bewoners van de wijk.                | 26            | Uit de cijfers van verkeersmodellen blijkt dat zo'n 50% van het verkeer op de nieuwe autoverbinding een herkomst of bestemming heeft in de omliggende wijken.  |
| B2.2 | Ik stel voor om een maximumaantal auto's te laten passeren op het Oosterhamriktracé. Deze keuze moet dan worden gemaakt door het gemeentebestuur. | 26            | Om zo goed mogelijk te kunnen inschatten hoeveel verkeer gebruik gaat maken van het Oosterhamriktracé, zijn prognoses voor de verkeersaantallen opgesteld. Hiervoor gebruiken we een verkeersmodel. De prognoses geven inzicht in de te verwachten verkeerseffecten en laten zien wat er verandert als een bepaalde maatregel wel of niet wordt genomen. De berekeningen worden ook gebruikt om de gevolgen van de verkeersmaatregelen in kaart te brengen, zoals de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Het is echter niet de bedoeling om verkeer op hoofdroutes te maximeren, want dat zou weer meer verkeer op overige routes en in de omliggende wijken veroorzaken. |
| B2.3 | De combinatie van een drukke autoverbinding naast 'stadsvilla's' waar veel jonge gezinnen komen te wonen, is een slechte combinatie.              | 26            | Zie A3.1   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| B2.4 | De aanleg van een tracé zal meer verkeer aantrekken. Het groene beeld van nu wordt een druk tracé in een hinderlijke wijk.  | 23            | Zie A2.1  |
| B3   | <b>VISUALISATIES VAN HET OOSTERHAMRIKTRACÉ</b>  |               |   |
| B3.1 | De schetsen van de wegprofielen zijn gemaakt van punten waar geen voorsorteervak is. Op een groot deel van het traject zijn die vakken er wel en dat gaat ten koste van het groene uiterlijk. | 20, 25        | Het klopt dat op een deel van het traject ruimte nodig is voor voorsorteervakken (rondom de kruisingen). De lengte van de vakken hangt af van het aantal verwachte auto's. De mate waarin ruimte voor meer groen is, verschilt per variant. |
| B3.2 | De schetsen zijn groener ingetekend dan in de werkelijkheid het geval zal zijn.   | 21            | Met de schetsen willen we laten zien waar ruimte is voor groen, zoals perken, gras en bomen. In de impressies zijn volwassen bomen gepresenteerd om een beeld te geven hoe het op termijn eruit kan komen te zien.                          |
| B3.3 | Geef in de presentaties duidelijk aan waar de knelpunten zitten, zoals bij het eerste stuk Vinkenstraat de afstand tussen de gevel en de busbaan.   | 22            | Wij zullen de knelpunten en mogelijke oplossingen duidelijk aangeven bij de inspraakversie.   |



## C OOSTERHAMRIKTRACÉ – VARIANT BUNDELING

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| C1   | ALGEMEEN OVER VARIANT BUNDELING   |               |  |
| C1.1 | Als bewoner van de Oosterhamrikkade noordzijde zijn de varianten Bundeling en Circuit geen optie. Hierin zijn te veel rijstroken, te veel verkeer en daarmee geluidsoverlast en fijnstof. | 2             | Wij hebben ons als doel gesteld om samen met de buurt voor iedere variant de best denkbare uitwerking voor de auto-, bus- en fietsverbinding te onderzoeken en de gevolgen voor de omgeving en politiek helder te presenteren. Het is nog te vroeg om een of meerdere varianten te laten vallen. De keuze voor de voorkeursvariant valt in het voorjaar van 2018 en wordt door het college van B&W toegelicht. |
| C1.2 | Variant Bundeling is een absolute no-go voor de bewoners van de Oosterhamrikkade NZ.  | 10, 32, 37    | Zie C1.1   |
| C1.3 | Onze voorkeur gaat uit naar variant Bundeling, onder de voorwaarde dat de verkeerslichten zorgen voor een goede doorstroming.   | 34            | Dank voor uw reactie. Voor alle varianten geldt dat het verkeer er goed gebruik van kan maken. Daarbij horen ook goed functionerende verkeerslichten.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| C1.4 | Op welke manier wordt de woonkwaliteit verbeterd als er straks op zes meter van mijn slaapkamerraam auto's en bussen met 50 km/u langsrijden? Van de rustige ventweg en de busbaan gaan we naar een vierbaans racebaan wanneer de variant Bundeling wordt aangelegd. | 42            | Het klopt dat de variant Bundeling het minste openbare ruimte oplevert. We stellen een buffer voor tussen de woningen en het Oosterhamriktracé en/of de busbaan in de vorm van een woonstraat. Dat betekent dat we in alle varianten een breed trottoir, gemengde rijbaan met 30 km/u voor auto's (bestemmingsverkeer) en fietsers en aan één zijde parkeerplaatsen intekenen. Waar mogelijk komt er een brede groenstrook. Door bomenrijen en het groen krijgt de nieuwe autoverbinding uitstraling van stedelijke weg, wat past bij de maximumsnelheid van 50 km/u. |
| C1.5 | Het is opvallend dat bij de variant Bundeling alleen steeds het brede middenstuk van de Oosterhamrikkade wordt gepresenteerd, in plaats van bijvoorbeeld het smalle stuk aan het begin van de kade.  | 42            | We hebben op een aantal plaatsen voor verschillende straten dwarsdoorsnedes (profielen) en impressies gemaakt. Het gehele traject, dus ook het deel van de Oosterhamrikkade tussen Kapteynlaan en Heymanslaan, is uitgetekend in de plankaart. De profielen zijn ook beschikbaar voor het gedeelte van de Oosterhamrikkade tussen de Petrus Hendrikszstraat en de Oppenheimstraat.  |
| C1.6 | In de huidige plannen is er te weinig ruimte tussen de huizen en de weg waarop 7.500 – 15.000 auto's per dag langskomen.   | 44            | Zie C1.4  |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| C2   | VERKEER   |               |  |
| C2.1 | Bij de variant Bundeling staat de ventweg ingetekend in de richting stad uit. Het lijkt me logischer dit om te draaien. | 22            | We hebben de woonstraat richting stad-uit bedacht om een soort circuit te maken met de Star-Numanstraat. Het is ook mogelijk dit om te draaien. Het gaat er in ieder geval om het verkeer uit de wijken op een verdeelde manier bij het nieuwe Oosterhamriktracé te krijgen. |



| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| C3   | GEVOLGEN VAN VARIANT BUNDELING  |               |  |
| C3.1 | De varianten bundeling en Circuit kosten te veel parkeerplaatsen en worden om die reden afgewezen.  | 24            | <p>Wij hebben ons als doel gesteld om samen met de buurt voor iedere variant de best denkbare uitwerking voor de auto-, bus- en fietsverbinding te onderzoeken en de gevolgen voor de omgeving en politiek helder te presenteren. Het is nog te vroeg om een of meerdere varianten te laten vallen.</p> <p>Het is juist dat in alle varianten minder ruimte is voor parkeerplaatsen. Om ruimte voor bomen en groen te maken is gekozen voor éénrichting parkeren. Doordat bewoners van de nieuwbouw op eigen terrein kunnen/moeten parkeren en betaald parkeren binnenkort van kracht is, verwachten wij dat er voldoende capaciteit zal zijn. De onderbouwing volgt bij het collegebesluit.</p> |
| C3.2 | Bij variant Bundeling wordt het plegen van onderhoud op woningen aan de Oosterhamrikkade onmogelijk. Het trottoir wordt hier te smal om nog een steiger neer te zetten. | 24            | <p>In alle varianten voor de Oosterhamrikkade noordzijde ouden we als uitgangspunt een trottoir van drie meter aan. Maar dat is in de variant Bundeling niet op elke plek mogelijk, zoals u terecht opmerkt. Als onderhoud moet worden gepleegd aan de woning en daar een steiger bij komt kijken, dan kan daarvoor ontheffing worden verleend. Als dat de enige mogelijkheid is, dan zal die toestemming ook worden gegeven.</p>  |

## D OOSTERHAMRIKTRACÉ – VARIANT SPLITSING

| NR. | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|---|---------------|---|
| D1  | Mijn voorkeur gaat uit naar de variant Splitsing als ik moet kiezen. Hier is voldoende ruimte voor groen en wordt het aantal auto's en bussen meer verspreid.   | 2             | Zie C1.1  |
| D2  | Als bewoner van de Oosterhamrikkade noordzijde zijn de varianten Bundeling en Circuit geen optie. Hierin zijn te veel rijstroken, te veel verkeer en daarmee geluidsoverlast en fijnstof.   | 2             | Zie C1.1.   |
| D3  | Mijn voorkeur gaat uit naar een variant door de Vinkenstraat, zodat de lasten worden gedeeld.   | 5             | Zie C.1.1   |
| D4  | Bij variant Splitsing is geen sprake van goede potentie voor gebiedsontwikkeling. Het Oosterhamriktracé versterkt de barrière tussen de buurten, in plaats van dat het een verbindende schakel wordt. Dit terwijl het laatstgenoemde ook een van de deeldoelen was. | 20            | Wij zien het Oosterhamrikkanaal en de bruggen over het water als de mogelijkheid de wijken en buurten met elkaar te verbinden. Dit kan bijvoorbeeld bij de variant Splitsing, door dat er meer ruimte voor groen en wandelroutes langs de Noordoever. |
| D5  | Variant Splitsing is de minst vervelende oplossing. Daarom gaat mijn voorkeur daarnaar uit.   | 24, 32        | Zie C.1.1   |
| D6  | Leg variant Splitsing niet aan; laat geen bussen door de Vinkenstraat en langs het Wielewaalplein rijden.   | 30, 35        | Zie C.1.1.  |

## **E OOSTERHAMRIKTRACÉ – VARIANT CIRCUIT**

| <b>NR.</b> | <b>REACTIE BEWONER</b>   | <b>CONTACTNUMMER</b> | <b>REACTIE GEMEENTE</b> |
|------------|--|----------------------|-------------------------|
| <b>E1</b>  | <b>ALGEMEEN OVER VARIANT CIRCUIT</b>   |                      |                         |
| E1.1       | Mijn voorkeur gaat uit naar een variant door de Vinkenstraat, zodat de lasten worden gedeeld.      | 5                    | Zie C1.1                |
| E1.2       | De varianten Bundeling en Circuit kosten te veel parkeerplaatsen en worden om die reden afgewezen. | 24                   | Zie C3.1.               |
| E1.3       | Voor het Oosterhamriktracé is de variant Circuit de beste van de drie.                             | 35                   | Zie C1.1                |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| E1.4 | Als de Knip-variant niet kan worden aangelegd, kies dan voor de variant Circuit. Dan geldt wel de voorwaarde dat er elektrische bussen komen te rijden, er veel groen wordt aangelegd en er geluid beperkende maatregelen worden getroffen. | 36            | De variant Circuit is gebaseerd op het laten liggen van de busbaan. Door de aanleg van een autoverbinding in één richting, is er minder ruimte voor groen (vergeleken met variant Splitsing). Bij iedere variant moeten we uiteraard voldoen aan de wettelijke normen voor geluidshinder. In 2030 mag het openbaar vervoer in Nederland geen schadelijke stoffen meer uitstoten. Vervoerders zijn daarom samen met hun opdrachtgevers bezig om geleidelijk aan nieuwe, schone bussen in te zetten. Zo rijden er sinds kort 10 elektrische bussen in stad en regio. Met ingang van 2019 neemt dit aantal naar verwachting fors toe. |
| E1.5 | Ik hoop dat de gemeente zich opnieuw beraadt. Mocht het dan toch doorgaan, lijkt de variant Circuit mij het meest eerlijk en worden de lasten verdeeld.   | 53            | Zie C.1.1  |

# Geen doorgaand verkeer in woonwijken

"Knip" in de weg als alternatief voor openstelling Oosterhamriktrack

## Wat?

- Autoluw houden van:

- Oosterhamrikade
- Zaagveldenweg
- Vinkenstraat
- Heymanslaan

Wegruik

|                    | Zonder maatregelen | College voorstel | Bundeling |
|--------------------|--------------------|------------------|-----------|
| Oosterhamrikade rd | 1.500              | 1.500            | 1.500     |
| Kapellenlaan       | 9.600              | 10.800           | 10.800    |
| Zaagveldenweg      | 3.600              | 6.600            | 6.600     |
| Heymanslaan        | 2.900              | 3.400            | 3.400     |
| V.Campersingel     | 9.500              | 10.600           | 10.600    |
| Korneliszand       | 5.200              | 7.000            | 7.000     |
| Korneliszand       | 5.500              | 6.300            | 6.300     |

- Goede bereikbaarheid UMCG
- Tegen gaan van het wijkverreemd
- Groene inrichting van het Oosterhamrikade
- Wielewaalplein blijft goed bereikbaar

Hop



## F OOSTERHAMRIKTRACÉ – VARIANT KNIP SP/CU

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER                | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|------------------------------|---|
| F1   | ALGEMEEN OVER VARIANT KNIP   |                              |   |
| F1.1 | De knipvariant is ideaal. Mijn voorkeur gaat hiernaar uit, nog boven de drie uitgewerkte varianten.  | 2, 4, 16, 21, 26, 36, 37, 38 | In het principebesluit van 2016 is gekozen voor een autoverbinding in dit deel van de stad om het verkeer in de toekomst te kunnen faciliteren. Om die reden zijn de varianten Bundeling, Splitsing en Circuit de afgelopen periode verder uitgewerkt. In de Knipvariant komt geen autoverbinding en is om die reden binnen de kaders van Aanpak Oosterhamrikzone niet verder uitgewerkt. Wel zal de gemeenteraad zich uitspreken over de wenselijkheid van de Knipvariant. |
| F1.2 | Jammer dat de variant Knip niet is meegenomen. Deze variant houdt het UMCG bereikbaar, spreidt verkeer waardoor verkeersinfarcten worden voorkomen en zorgt voor een betere bereikbaarheid in de woonwijken. | 12                           | Zie F1.1.   |
| F1.3 | Het lijkt me goed de knip-variant serieus te bekijken. De variant Splitsing voldoet nog niet aan de door de raad opgestelde criteria.  | 20                           | Zie F1.1  |

## **G ALTERNATIEF VERVOER**

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| G1   | ALTERNATIEVEN   |               |  |
| G1.1 | Doe ons geen kabelbaan aan.   | 36            | Een kabelbaan is geen onderdeel van Aanpak Oosterhamrikzone.   |
| G1.2 | Heroverweeg de visie van een tram binnen Groningen. Bewoners van Groningen zitten erop te wachten en niet op meer auto's. | 43            | Een tram is geen onderdeel van Aanpak Oosterhamrikzone. In het principebesluit van 2016 is gekozen voor een autoverbinding in dit deel van de stad om het verkeer in de toekomst te kunnen faciliteren. Om die reden zijn de varianten Bundeling, Splitsing en Circuit de afgelopen periode verder uitgewerkt. |
| G1.3 | Stimuleer het gebruik van P+R en zorg voor beter of meer gebruik van het OV of de fiets.                                  | 52            | Provincie en gemeenten investeren al fors in alternatief vervoer. Denk hierbij aan gebruik van P+R en het OV, maar ook aan (deel)fietsen. Deze maatregelen alleen zijn echter niet genoeg om de verwachte verkeersdruk in de komende jaren op te vangen.   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| G2   | BUSVERVOER VANAF P+R  |               |  |
| G2.1 | Zorg dat reizigers met eindbestemming UMCG via elektrische busjes van en naar het UMCG kunnen reizen.   | 8             | Provincie en gemeenten investeren fors in alternatief vervoer. Denk hierbij aan gebruik van P+R en het OV. Wij verwachten de komende jaren een reizigersgroei door extra kwaliteit, extra diensten en extra verduurzaming. In 2030 mag al het openbaar vervoer in Nederland geen schadelijke stoffen meer uitstoten. Vervoerders zijn daarom bezig om geleidelijk aan nieuwe, schone bussen in te zetten. Zo rijden er sinds kort 10 elektrische bussen in stad en regio. Met ingang van 2019 zal dit aantal naar verwachting fors toenemen. Deze maatregelen zijn echter niet genoeg om de verwachte verkeersdruk in de komende jaren op te vangen. |
| G2.2 | Laat meer bussen pendelen tussen Kardinge en de binnenstad.   | 21            | Zie G2.1   |
| G2.3 | Breng op Kardinge een grote parkeergarage aan en maak deze bereikbaar met een pendeldienst. Bijvoorbeeld door busjes die op waterstof rijden. | 15, 26        | Zie G2.1<br><br>Met de komst van P+R Meerstad zien we dat er de komende jaren nog voldoende capaciteit is op P+R Kardinge.   |
| G2.4 | Geef het UMCG een eigen parkeerterrein op Kardinge met elektrische busjes die op en neer rijden.  | 22            | Zie G2.1.  |



## H FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| H1   | ALGEMEEN  |               |   |
| H1.1 | Laat de Korreweg de Korreweg. Maar verwijder wel één parkeerstrook en verbreed de fietspaden met de ruimte die dan vrijkomt.  | 15            | De aanpassingen die u beschrijft komen overeen met een van de mogelijke inrichtingen. In die variant verbreden we de fietspaden naar 3 meter, komt één parkeerstrook te vervallen en wordt de overige ruimte ingericht met groen. |
| H1.2 | De Korreweg is niet de meeste logische route vanuit Bedum-Hunze naar het centrum, dat is namelijk de route Vrydemalaan, Anton Deusinglaan, Kruising Oosterstraat, W.A. Scholtenstraat en dan Grote Markt.   | 19            | Dat klopt. De Korreweg wordt dan ook vooral gebruikt door fietsers uit Beijum en Lewenborg.   |
| H1.3 | Kan er bij het Molukkenplantsoen niet beter een natuurlijke splitsing worden gemaakt in de richtingen Noordelijke ringweg, Noorderplantsoen en UCMG/Grote Markt? Daarmee wordt de druk op de Korreweg minder, en worden gevaarlijke kruispunten vermeden. | 19            | Door het aanleggen van het Oosterhamriktracé neemt het aantal voertuigen op de Korreweg flink af. Daarnaast richten we de Korreweg opnieuw in, waarbij gevaarlijke kruispunten aangepakt worden.                                  |
| H1.4 | Leg op de Korreweg asfalt aan en geen klinkers. Over klinkers fietsen is niet fijn.   | 19            | In alle varianten worden op de fietspaden of de fietsstraat rood asfalt aangelegd. Dit doen we inderdaad om het comfort voor de fietsers in stand te houden, fietsen over klinkers is minder fijn.                                |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| H1.5 | De feitelijke drukte op de Korreweg is van 07:45 tot 08:45. Om voor dat uurtje per dag de hele Korreweg opnieuw in te richten is een prijzige oplossing. | 19            | Door het aanleggen van het Oosterhamriktracé neemt het aantal voertuigen op de Korreweg flink af. De Korreweg verandert daarmee van een doorgaande weg naar een woonstraat. De inrichting van de Korreweg past op dit moment niet bij een woonstraat. Het is dus niet alleen het aanpassen van het profiel voor het verbeteren van het fietscomfort, maar ook het inrichten van de weg naar de nieuwe functie. |
| H1.6 | Gebruik de Korreweg ook voor auto's, zoals dat nu ook gebeurt.   | 26            | In alle varianten blijft het voor auto's mogelijk om gebruik te maken van de Korreweg. De functie van de weg verandert wel van doorgaande weg naar woonstraat. Omdat het een woonstraat wordt, is het bijvoorbeeld mogelijk om op de weg eenrichtingsverkeer in te stellen of zelfs te knippen. Alle bestemmingen op de Korreweg blijven echter bereikbaar.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| H1.7 | Een aandachtspunt ter hoogte van het Bernoulliplein is de snelheid. Er geldt daar een maximumsnelheid van 30 km/u maar er wordt daar veel harder gereden. Welke maatregelen kunnen worden getroffen om duidelijker te maken dat 30 km/u de max is? | 51            | Door het aanleggen van het Oosterhamriktracé neemt het aantal voertuigen op de Korreweg flink af. De Korreweg verandert daarmee van een doorgaande weg naar een woonstraat. De inrichting van de Korreweg past op dit moment niet bij een woonstraat. Het is dus niet alleen het aanpassen van het profiel voor het verbeteren van het fietscomfort, maar ook het inrichten van de weg naar de nieuwe functie. Met minder auto's en meer ruimte voor fietsers zal de gewenste snelheid ook beter aansluiten bij de verwachting van de autogebruiker., |
| H2   | FIETSSTRAAT  |               |   |
| H2.1 | Onze voorkeur gaat uit naar de inrichting van de Korreweg als fietsstraat, met de twee redenen dat er dan meer ruimte is voor parkeren én dat auto's niet hard kunnen rijden.  | 14, 29        | Zie C1.1  |
| H2.2 | De inrichting van de Korreweg als fietsstraat is vragen om problemen.  | 31            | Bedankt voor uw opmerking. De wisselwerking tussen bussen en auto's/fietsers is een aandachtspunt. De kern van een fietsstraat is dat weggebruikers gebruikmaken van dezelfde ruimte, dus achter elkaar blijven rijden. Inhalen kan wel, maar wordt niet bevorderd.   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| H2.3 | Een Korreweg als fietsstraat is een goed alternatief, maar de ruimte waarin auto's, bussen en fietsers naast elkaar moeten bestaan is erg krap. Ik voorzie problemen. | 39            | Zie H2.2  |
| H2.4 | De Korreweg als fietsstraat lijkt me gevaarlijk. Automobilisten houden zich niet aan 30km/u als er geen knik in komt om ze af te remmen.                              | 48            | Zie H2.2  |
| H2.5 | De meeste bewoners van het Bernoulliplein en een groot deel van de ondernemers aan de Korreweg zijn voorstander van de Korreweg als fietsstraat.                      | 51            | Dank voor uw reactie en inzet om handtekeningen op te halen bij bewoners en ondernemers aan de Korreweg. Het geeft een helder signaal. Zie C1.1 |
| H3   | <b>FIETSPADEN LANGS DE RIJBAAN</b>  |               |   |
| H3.1 | Voor de Korreweg gaat mijn voorkeur uit naar de variant waarbij de verkeersstromen gescheiden zijn. Dit is beter voor de veiligheid en de doorstroming van de bussen. | 15, 34, 35    | Zie C1.1.   |
| H3.2 | Kies voor de Korreweg voor de variant met aparte fietspaden. Een fietsstraat is gevaarlijk met al dat wegverkeer en de bussen.  | 49            | Zie H2.2.   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| H4   | ROTONDE BIJ DE J.C. KAPTEYNLAAN   |               |   |
| H4.1 | In de huidige plannen voor de Korreweg is weinig aandacht voor de rotonde, in mijn ogen het gevaarlijkste punt op de weg. Het autoluw maken van de Korreweg zal een groot effect hebben op de doorstroom op de rotonde en het beslag dat de fietsers erop leggen.   | 3             | De rotonde Korreweg kenmerkt zich door tegengestelde verkeerstromen en prioriteiten: fiets, voetganger, auto en bus. Dit is in beide varianten het geval, dus hoeft het de keuze voor een variant niet te beïnvloeden. Zodra we een keuze hebben gemaakt tussen de varianten, gaan we verder onderzoek doen naar de Korreweg-rotonde. |
| H4.2 | Maak de fietspaden bij de rotonde aan de Korreweg weer zwart, zodat auto's er eerder voorrang geven. De haaiantanden zijn dan ook duidelijker. Nu volgen fietsers te vaak gedachteloos de schijnbaar doorlopende fietsbaan, terwijl ook fietsers daar voorrang moeten verlenen. Daarmee wordt duidelijker dat auto's op de rotonde hier voorrang krijgen. | 38            | We hebben de fietspaden rood gemaakt om juist de plek van de fietser te verbeteren en automobilisten te attenderen. Deze inrichting is conform de richtlijnen. Het niet opvolgen van de voorrangsregels is een kwestie van gedrag die we helaas door de hele stad heen zien.  |
| H4.3 | Jammer dat er geen oplossing is bedacht voor de rotonde bij de Korreweg – J.C. Kapteynlaan. Dit is een van de gevaarlijkste punten in de stad voor zowel fietsers als auto's. Ook de aansluiting met de Ebbingestraat en het Boterdiep zou onder dit project moeten vallen.   | 49            | Zie H4.1.   |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| H5   | PARKEREN IN DE KORREWEG  |               |  |
| H5.1 | Het plan waarin parkeerplaatsen aan de Korreweg verdwijnen lijkt me onhaalbaar. De parkeerruimte is vaak al schaars.   | 3             | Parkeren is een terecht aandachtspunt langs de Korreweg, helemaal gezien het feit dat we weinig compensatiemogelijkheden hebben langs de Korreweg. De onderbouwing van de effecten volgt bij het collegebesluit. |
| H5.2 | Zorg aan de Korreweg voor voldoende parkeergelegenheid voor bewoners. De variant fietsstraat geeft hier gehoor aan. Deze variant ziet er ook 'vriendelijk' uit.                            | 6             | In de fietsstraat-variant is het inderdaad mogelijk het aantal parkeervakken te handhaven.   |
| H5.3 | Maak de parkeervakken aan de Korreweg gelijk met de rijbaan, zonder trottoirrand. Of maak de parkeervakken verhoogd, zoals aan de vernieuwde Kraneweg.                                     | 6             | In de variant fietspaden leggen we parkeervakken op hetzelfde niveau als de weg aan. In de variant fietsstraat komen de parkeerplaatsen juist op dezelfde hoogte als het trottoir, net zoals bij de Kraneweg.    |
| H5.4 | Fijn dat er in de Korreweg voldoende parkeerruimte blijft.   | 14            | Dat is in de variant fietsstraat inderdaad het geval.  |
| H5.5 | Het symmetrische profiel voor de Korreweg veroorzaakt een groot probleem voor parkeren. Het is er nu al erg druk en door deze inrichting zou het hele plein vol komen te staan met auto's. | 39            | Zie H5.1   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| H6   | <b>VOETGANGERS OP DE KORREWEG</b>   |               |   |
| H6.1 | Maak aan de Korreweg iets smallere groenstroken waardoor trottoirs automatisch breder worden. Fietzers zullen ook in de toekomst op het voetpad blijven fietsen. Maak daarom het voetpad nog breder zodat voetgangers minder risico lopen. Daarnaast zorgt dit ook voor minder onderhoud en worden daarmee kosten bespaart.   | 51            | De afmetingen van het trottoir variëren per plek langs de Korreweg. Hoewel fietsen op het trottoir niet is toegestaan, kunnen we het helaas niet voorkomen. Wel kunnen we zorgen voor een ontwerp dat fietsers uitnodigt om over de fietspaden of fietsstraat te rijden.  |
| H6.2 | Zorg voor schuin aflopende trottoirs waardoor fietsers later het trottoir op fietsen en er eerder weer af gaan. Nu rijden ze soms 100 meter tot ze een mooi stukje zien waar ze af kunnen fietsen.  | 51            | Fietsen op het trottoir is niet toegestaan maar zien we veel gebeuren, ook elders in de stad. We nemen uw suggestie mee in het verder uitwerken van de ontwerpen.   |
| H6.3 | Zorg voor voldoende doorgangen tussen de groenstroken zodat fietsers meer op het fietspad blijven fietsen en niet de stoep op gaan.   | 51            | Zie H6.1  |
| H7   | <b>GROENVOORZIENINGEN IN DE BUURT</b>   |               |   |
| H7.1 | Houd het grasveld bij het Bernoulliplein zoals dat nu is. Maak hier geen wandelpaden en geen kiosk. Het is hier nu vrij om te voetballen, te zonnen, een vrijmarkt of een muziekfestival te organiseren. Het gebied is te klein om in te richten met paden en een kiosk is overbodig in verband met faciliteiten in de buurt. | 14            | Daar zijn we het helemaal mee eens! Als gemeente zien wij de waarde van het huidige gebruik van het Bernoulliplein: er wordt veel gevoetbald, het is een prima plek om te picknicken en in strenge winters wordt er zelfs geschaatst. Er is nu volop ruimte voor markten, festivals en concerten. Wat ons betreft blijft het plantsoen zoals het nu is. |





## I MILIEU, LUCHT- EN GELUIDSKWALITEIT, OVERLAST

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| 11   | VERONTREINIGING   |               |  |
| 11.1 | De verontreiniging in de stad is al matig tot zeer matig en daar komt nog een autoverbinding bij. Het gaat om echte gezondheidsrisico's die groter worden met dit besluit. De autoverbinding wordt aangelegd volgens de Nederlandse normen. Het is jammer dat deze afwijken van de Europese. Een moderne stad als Groningen verdient beter. | 5             | <p>Vooropgesteld: u mag van ons als overheid verwachten dat we ons aan de wet houden. Dat geldt ook voor geluidshinder en luchtkwaliteit. Of die normen wel of niet voldoende zijn, valt buiten de reikwijdte van ons project. Dan inhoudelijk: de luchtkwaliteit in Groningen wordt in sterke mate beïnvloed door de luchtverontreiniging die van (ver) buiten de stad komt aanwaaien. Dit geldt zeker voor fijnstof (PM10 en PM2,5). De invloed van het plaatselijk rijdende verkeer op de lokale concentraties fijnstof, is beperkt. Bij een andere belangrijke stof, NO2, is de invloed van het plaatselijke verkeer beter zichtbaar.</p> <p>In de huidige situatie valt de luchtkwaliteit langs het Oosterhamriktracé (net als binnen een groot deel van de stad) in de gezondheidsklasse 'vrij matig' voor PM10 en NO2, en voor PM2,5 in de categorie 'matig'</p> <p>Door een nieuwe autoverbinding neemt de luchtverontreiniging hier toe. Voor fijnstof geldt dat de situatie met Oosterhamriktracé in dezelfde gezondheidsklasse blijft vallen (omdat het plaatselijke verkeer een beperkte invloed heeft op lokale</p> |

|      |  |        |   |
|------|--|--------|---|
|      |  |        | <p>concentraties). Voor NO2 blijkt uit berekeningen dat de kwaliteit op meerdere plekken verslechtert en in de gezondheidsklasse 'matig' terecht komt.</p> <p>De luchtkwaliteit langs het Oosterhamriktracé wordt vergelijkbaar met de huidige situatie aan andere drukke stadswegen, zoals bijvoorbeeld de Petrus Campersingel, het Damsterdiep of delen van de Diepenring. Aan de andere kant neemt de luchtverontreiniging iets af langs die straten en wegen waar minder verkeer van gebruik zal maken.</p> |
| 11.2 | In alle varianten is de luchtvervuiling matig tot zeer matig, dicht tegen de norm. Als er in de toekomst nog meer verkeer gaat rijden, wordt die norm dan niet overschreden? | 12     | <p>Zie 11.1.</p> <p>De gezondheidsklassen (zoals 'matig' en 'zeer matig') zijn geen wettelijke normen. De wettelijke normen voor fijnstof en NO2 worden niet overschreden.</p>  |
| 11.3 | De toename in fijnstof blijft ook bij een transitie naar elektrisch rijden. De impact op milieu en op gezondheid is erg groot.   | 23, 36 | <p>Zie 11.1 over fijnstof en de invloed op de gezondheid.</p> <p>Elektrische auto's hebben geen uitlaatgassen. Bij auto's op waterstof komt er alleen maar waterdamp vrij. Deze auto's zijn dus veel schoner dan auto's op diesel of benzine. Maar door bandenslijpsel leveren ook elektrische auto's nog een relatief kleine bijdrage aan de uitstoot van fijnstof. Ze zijn dus niet 100% schoon, maar wel stukken schoner dan gangbare auto's.</p>  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| 11.4 | De geluids- en milieubelasting is nog niet inzichtelijk gemaakt, ik begreep dat die berekeningen nu worden gemaakt. Krijgt het college die cijfers wel te zien voordat ze een besluit nemen? | 25            | Ja, dat klopt. Wij maken voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg een "multicriteria-analyse" (MCA). Hierin worden de ontwerpen getoetst aan de hand van een groot aantal criteria, zoals hinder en veiligheid en die zijn voor direct aanwonenden en de politiek natuurlijk van groot belang. In de MCA die aan het college wordt voorgelegd zijn de resultaten van geluidberekeningen en luchtkwaliteitsberekeningen opgenomen. |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| 11.5 | Mocht niet anders kunnen dan een plan met meer auto's op het Oosterhamriktracé én extra belasting van 600 naar 2.600 auto's op de Oliemuldersweg, wordt er dan in ieder geval gekeken naar een milieuzone dat geldt voor alle voertuigen? Denk daarbij dan ook aan OV met 'moderne' brandstoffen en geen vervuilend autoverkeer. | 27            | <p>Een dergelijke toename van extra autoverkeer (van 600 naar 2.600) in een stedelijk gebied hoeft niet per se te leiden tot een significante toename van geluidsbelasting of fijnstof.</p> <p>De luchtkwaliteit in Groningen is aanzienlijk beter dan in steden als Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. In deze drie steden komen nog regelmatig situaties voor met een overschrijding van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Daarom is het in deze steden zinvol om milieuzones in te stellen om de meest vervuilende motorvoertuigen te weren. Voor de stad Groningen is er geen nut/noodzaak voor het treffen van zo'n (ingrijpende) maatregel. Daarom is een milieuzone hier niet aan de orde.</p> |
| 11.6 | Het Oosterhamriktracé zal een aanzuigende werking hebben. Als hier ook nog verkeerslichten worden geplaatst, zorgt dit voor onnodige stop- en optrekbewegingen midden in een oude wijk. Dat is niet acceptabel.  | 43            | <p>Het klopt dat het Oosterhamriktracé een aanzuigende werking heeft op het autoverkeer, het doel is ook om het verkeer te bundelen in plaats van door de wijken te laten rijden. Het ontwerp van de kruisingen en de bijbehorende verkeersregelininstallaties (VRI's) dienen om de verkeersveiligheid en doorstroming van (auto)verkeer te bevorderen. In de berekeningen voor geluid en luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van kruispunten en het optrekkende verkeer.</p>   |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| I1.7 | Hoe zit het met luchtvervuiling?  | 44            | Zie I1.1.  |
| I2   | OVERLAST  |               |  |
| I2.1 | Zorg voor zo min mogelijk geluid- en verkeersoverlast. Er komt veel extra fijnstof vrij met zoveel meer verkeersbewegingen. Dat is slecht voor de gezonden van de omwonenden, met name de kinderen. | 10            | Zie I1.1.  |
| I2.2 | Er zijn in de buurt veel overtollige fietsen. Is dat onderdeel van de plannen voor de Oosterhamrikzone?   | 44            | <p>Vooral jongeren willen graag wonen in de oude stadswijken rondom de binnenstad. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is hier dan ook sterk toegenomen. En dat terwijl de ruimte er beperkt is. Om het fietsparkeren in goede banen te leiden worden in de planontwikkelingen in de stad rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fietsparkeren zoveel mogelijk inpandig oplossen. In geval van nieuwbouwprojecten moeten ontwikkelaars dit vanaf het begin meenemen in hun planontwikkeling.</li> <li>▪ Indien er inpandig geen oplossingen zijn, dan wordt gezocht naar fietsparkeerruimte op eigen ruimte.</li> <li>▪ Zijn er inpandig en op eigen terrein geen mogelijkheden dan zoeken we wijkgerichte maatwerkoplossingen in de openbare ruimte. Natuurlijk gebeurt dit in overleg met de buurtbewoners.</li> </ul> |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| I2.3 | Ik maak me zorgen over geluidsoverlast. In twee van de drie varianten komen de auto's erg dicht in de buurt van de auto's. Helpt geluiddempend asfalt voldoende? | 44            | <p>Wij maken voor het Oosterhamriktracé een "multicriteria-analyse". Hierin worden de ontwerpen getoetst aan de hand van een groot aantal criteria, zoals hinder en geluid en die zijn voor direct aanwonenden en de politiek natuurlijk van groot belang. Wij moeten aantonen dat er sprake is van een aanvaardbare akoestische kwaliteit. Om dit te bereiken kunnen maatregelen nodig zijn.</p> <p>Voor het aspect geluid wordt er onderscheid gemaakt in de volgende type maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bronmaatregelen (bijv., gebruik van stil asfalt)</li> <li>▪ Overdrachtsmaatregelen (bijv. plaatsen van geluidschermen)</li> <li>▪ Maatregelen in de omgeving (bijv. gevelmaatregelen aan woningen).</li> </ul> <p>Bij het collegebesluit worden de effecten op geluid op hoofdlijnen beschouwd en beoordeeld. De gekozen voorkeursvariant voor het Oosterhamriktracé wordt in de vervolgitwerking nadere onderzocht en op basis hiervan wordt een maatregelenpakket uitgewerkt.</p> |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| 13   | AFWATERING  |               |  |
| 13.1 | Welke consequenties heeft de aanleg van zoveel asfalt op de afwatering in het gebied? Dit staat niet vermeld en is een belangrijk detail.   | 22            | Voor de varianten Bundeling, Splitsing en Circuit hebben tot gevolg dat er extra verharding zoals asfalt wordt aangebracht. Voor het vasthouden en bergen is ten eerste van belang of het wateroppervlakte verandert, en ten tweede of de verhouding tussen geheel verhard oppervlak (zoals asfalt), half-verharding (klinkers) en onverhard (bermen, groenstroken) verandert. In de Multicriteria-analyse worden de varianten beschouwd en beoordeeld op de effecten op het thema 'Water'.  |
| 13.2 | De kade in het Oosterhamrikkanaal is van ijzer zodat het water uit het kanaal niet doordringt in de grond onder de huizen. Wanneer de kade van een ander materiaal dan ijzer wordt gemaakt, dan is de kans op verzakkingen in gebouwen langs het water heel groot. Omdat er ook veel regen valt in dit gebied, kunnen jullie misschien overwegen rubberen tegels of straten te maken. | 47            | De damwand in het Oosterhamrikkanaal heeft inderdaad onder andere tot doel om te voorkomen dat het water doordringt in de grondlagen ter plaatse van bebouwing. Voor de variant Bundeling is echter meer ruimte nodig en is uitbouw in het Oosterhamrikkanaal noodzakelijk. Dit betekent dat de huidige damwand aangepast moet worden.<br><br>In de stad is, in algemene zin, steeds minder ruimte beschikbaar om neerslag te verwerken. Ook voor de Oosterhamrikzone is dit een belangrijk aandachtspunt. Waar mogelijk proberen we met slimme maatregelen zoals vergroening, half-verharding en door gebruik van waterdoorlatende materialen de 'sponswerking' van het watersysteem te behouden, en te verbeteren. |

A

Profil Spitzing, E. Thomassen & Thuesenriklaan  
1:1000



B

Profil Spitzing, E. Thomassen & Thuesenriklaan



C





## J VERKEERSDRUKTE EN OPLOSSINGEN

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| J1   | ALGEMEEN  |               |   |
| J1.1 | Probeer met een alternatief circulatieplan de verkeersstromen te regelen.   | 43            | In het principebesluit van de gemeenteraad in 2016 is opgenomen dat een autoverbinding nodig is in dit deel van de stad om de stad ook in de toekomst bereikbaar te houden. Uit onderzoek blijkt dat een aangepast verkeersplan alleen niet voldoende is, maar dat een nieuwe autoverbinding nodig is.  |
| J2   | VERKEERSCIJFERS   |               |   |
| J2.1 | In het verkeersplan worden verschillende getallen genoemd die niet met elkaar overeenkomen. Eén ding is duidelijk: er komt veel meer verkeer te rijden. Ik stel voor om het aantal auto's terug te brengen tot een maximum van 7.500 en dat dat aantal ook wordt nageleefd. | 5             | Er wordt geen maximum gesteld aan het aantal verkeersbewegingen.<br><br>De nieuwe autoverbinding moet in de toekomst meer verkeer kunnen verwerken, tussen de 11.000-13.000 auto's. Doel is ook dat verkeer vanuit de wijken gebruik maakt van het Oosterhamriktracé en daardoor andere routes richting belangrijke voorzieningen in de stad worden ontlast, zoals de aanrijroutes vanuit het zuiden/oosten en beter doorstromen. Daardoor wordt het stedelijke bereikbaarheidsprobleem van de stad voor een deel opgelost. |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| J2.2 | De cijfers die gepresenteerd zijn, laten zien dat de drukte op de huidige knelpunten blijft bestaan. Kunnen we hiervoor geen slimmere en meer innovatieve oplossing voor bedenken? | 9             | Dat klopt. Als het Oosterhamriktracé er komt, gaat veel verkeer hiervan gebruik maken. Die auto's rijden dan niet meer op het Damsterdiep, de Europaweg of de Petrus Campersingel. De ruimte die daar dan ontstaat, wordt voor een deel ingevuld met verkeer dat eerst ergens anders reed. Dit is dus geen nieuw verkeer, maar verkeer dat van kleinere wegen in woonwijken komt. Het domino-effect zorgt er met andere woorden voor dat sluipverkeer op kleinere wegen vermindert, maar ook dat het op grotere wegen druk blijft. In een situatie zonder autoverbinding zal de druk op belangrijke kruispunten nog groter zijn. |
| J2.3 | Waar zijn gegevens te vinden over de hoeveelheid verkeersbewegingen op de doorgaande wegen in het gebied voor nu en in de toekomst?  | 31            | Deze cijfers hebben we tijdens de bijeenkomst op 23 november gepresenteerd. Deze informatie vindt u in de bibliotheek op onze website.   |
| J2.4 | Maak een indruk van de fietsdruk per straat.   | 50            | Op bepaalde punten in de stad meten we het aantal fietsers. In de Oosterhamrikzone is dat bijvoorbeeld bij de Gerrit Krolbrug, bij de Korreweg en bij de Petrus Campersingel. Het meten van het aantal fietsers in elke straat is een grote opgave en heeft voor ons weinig toegevoegde waarde.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| J3   | VERKEERSDRUKTE   |               |   |
| J3.1 | De varianten leiden tot verkeersopstoppingen door de verschillende verkeerslichten en een smalle brug over het Van Starckenborghkanaal die straks nog vaker open zal staan. De autoverbinding wordt waarschijnlijk niet aangelegd om er met z'n allen in de file te staan.                         | 12            | We leggen een verbinding aan die goed moet functioneren. Om dat mogelijk te maken, moeten ook de kruispunten in de buurt goed functioneren. De gevolgen van een brugopeningen nemen we ook mee in het verkeersplan. Belangrijk uitgangspunt bij de brugopeningen is dat bus de minste vertraging oploopt. Met de inzichten die wij nu hebben, verwachten wij dat de doorstroming na een brugopening voldoende is. |
| J3.2 | Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk dat er meer sluipverkeer door de Professorenbuurt zal gaan rijden. Dit werd bevestigd door een van de aanwezige medewerkers. Dit komt niet overeen met eerdere afspraken.  | 18            | Als die indruk is gewekt, dan is dat onjuist. Door de aanleg van de nieuwe verbinding veranderen de verkeersstromen, maar op buurtniveau wordt het niet drukker. Het is wel zo dat het in de ene straat iets rustiger wordt, terwijl de andere straat iets meer verkeer krijgt. Het terugdringen van sluipverkeer in de wijken is juist een van de doelen van het project.<br><br>Zie ook de reactie bij J2.2.    |
| J3.3 | De verkeersdruk in de Korreweg wordt groter voorgesteld dan die in werkelijkheid is. Er zijn op een werkdag twee pieken, een tussen 07:30 en 08:30 en eentje tussen 16:30 en 17:30. Buiten die tijden is het niet extreem druk, in ieder geval niet zo druk als in deze plannen wordt voorgesteld. | 28            | De resultaten die tijdens de bijeenkomst zijn gepresenteerd, zijn op basis van het verkeersmodel. De huidige situatie in het verkeersmodel komt ongeveer overeen met de tellingen die we in de Korreweg hebben gedaan.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| J3.4 | Door extra verkeer door de straten rondom de Korreweg te leiden, ontstaat er een probleem dat er nu niet is. Ik maak me dan ook zorgen over de leefbaarheid in bijvoorbeeld de Heymanslaan, wat al een zeer drukke weg is. Er zijn meer parkeerplaatsen en meer verkeer gepland. Het lijkt wel of het welzijn van de auto boven het welzijn van de mens wordt geplaatst. | 28            | <p>Door de aanleg van de nieuwe verbinding veranderen de verkeersstromen. Daardoor wordt de ene straat is iets rustiger en de andere iets drukker. We willen wel voorkomen dat er meer sluipverkeer door de woonstraten rijden.</p> <p>De Heymanslaan wordt opnieuw ingericht vanwege de riolering. Op zo'n manier dat dit beter past bij het 30km/u regime die staat voor deze straat. Op die manier proberen we de leefbaarheid in de straat te waarborgen.</p> |
| J3.5 | Er zullen volgend jaar ook meer fietsers en auto's naar de Klaprooslaan rijden door de Vensterschool die daar komt.  | 30            | In onze verkeersberekeningen houden we rekening met toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het verkeer.   |
| J4   | <b>AANSLUITINGEN</b>   |               |   |
| J4.1 | Er mist een tweede ontsluiting van de wijk Berlagehof. Is dat verplicht in verband met hulpdiensten?   | 13            | Het is niet verplicht, maar zorgt wel voor een betere bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Aan de andere kant willen we voorkomen dat er een sluiproute ontstaat voor wijkvreemd verkeer tussen de Korreweg en de Oosterhamrikkade. We nemen de keuze voor de ontsluiting mee in het collegebesluit.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| J4.2 | Verbeter de Bedumerweg, Sumatralaan, J.C. Kapteynlaan en S.S. Rosensteinlaan voor een betere ontsluiting richting de ringweg.   | 15            | In de second opinion hebben we geconcludeerd dat het aanpassen van de bestaande wegen niet voldoende soelaas biedt en dat de nieuwe autoverbinding nodig is. Eventuele herinrichting van de door u genoemde straten is geen onderdeel van Aanpak Oosterhamrikzone. In het verkeersplan nemen we deze straten wel mee. |
| J4.3 | Zorg dat het wijkontsluitend fietsverkeer niet dezelfde route neemt als wijkontsluitend autoverkeer. Suggestie voor de fiets is via Gorechtkade west, Professor Enno Dirk Wiersmastraat, Oliemuldersweg, Dirk Huizingastraat, Ripperdalaan, E. Thomassen à Thuessinklaan. | 50            | Voor fietsers willen we altijd graag meerdere alternatieven hebben. Want fietsers kiezen altijd hun eigen route. Goed om de alternatieven nog eens in overweging te nemen!  |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| J4.4 | <p>Faciliteer het fietsverkeer van W. Doeverenplein richting Kardinge. Dat is mogelijk wanneer een fietspad op de busbaanbrug wordt aangelegd. De huidige profielen bieden niet genoeg ruimte voor de dan drukke verbinding, dus ik heb twee suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontwerp de Oosterhamrikkade ZZ als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk Grote Markt – Kardinge. Haal hier de parkeervakken weg en leg een breed fietspad aan.</li> <li>2. Maak door de E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat een breed fietspad van 3,5 meter breed in twee richtingen dat aansluit op het viaduct.</li> </ol> | 50            | <p>Met de komst van het Oosterhamriktracé ontstaan er voor fietsers drie opties om via de huidige busbaanbrug van het Wouter van Doeverenplein naar Kardinge te fietsen. Dat kan via de Oosterhamrikkade NZ, Oosterhamrikkade ZZ en via de Vinkenstraat.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Van de Oosterhamrikkade ZZ willen we een aantrekkelijk verblijfsklimaat maken door het eenrichtingsverkeer te maken en meer ruimte voor groen en voetgangers te creëren. Daardoor wordt het ook aantrekkelijker voor fietsers om daar langs te gaan.</li> <li>2. De inrichting van de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat hangt af van de keuze op een van de varianten. <ul style="list-style-type: none"> <li>• In de <b>bundelingsvariant</b> zijn voor de Vinkenstraat geen wijzigingen. De E. Thomassen à Thuessinklaan sluit niet meer aan op het Wouter van Doeverenplein voor auto's. De fiets sluit hier nog wel op aan. Voor het autoverkeer dat hier nog wel langs rijdt, geldt een maximumsnelheid van 30km/u vanwege de inrichting als woonstraat. Daarmee wordt het ook aantrekkelijker hier te fietsen.</li> </ul> </li> </ol> |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

- In de variant **Splitsing** komt langs de busbaan in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan een woonstraat voor gemengd verkeer. Dat gemengde verkeer bestaat uit autoverkeer met een bestemming (max. 30km/u) of uit fietsverkeer.
- Voor de variant **Circuit** geldt hetzelfde als bij de variant Splitsing, al is de busbaan dan een eenrichtingsautoweg.

In de varianten Splitsing en Circuit is geen ruimte meer voor een los fietspad. Maar door de inrichting als woonstraat en doordat er weinig autoverkeer, is het een aantrekkelijke route voor fietsers.



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| J4.5 | <p>De mensen die nu al fietsen blijven fietsen en kiezen een route met de beste combinatie van deze elementen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Goed wegdek</li><li>- Minste bochten of afslagen</li><li>- Veiligheid</li><li>- Minste opstoppen in de vorm van drukke kruispunten of verkeerslichten.</li></ul> | 50            | <p>Dat klopt, dank voor de opmerking. Daar houden we rekening in onze ontwerpen. Groningen werkt ook binnen de fietsstrategie aan de routes die deze kenmerken hebben.</p> |





## K WONEN IN DE OOSTERHAMRIKZONE

| NR. | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|---|---------------|---|
| K1  | Houd in alle plannen en varianten rekening met de veiligheid en het woonplezier van de direct omwonenden.                   | 10, 52        | <p>Wij maken voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg een "multicriteria-analyse". Hierin worden de ontwerpen getoetst aan de hand van een groot aantal criteria, die ook gaan over de veiligheid en woongenot, en die zijn voor direct aanwonenden en de politiek natuurlijk van groot belang.</p> <p>In de afgelopen periode zijn we met omwonenden aan de slag geweest om de varianten verder uit te werken. Daarbij stonden deze thema's ook nadrukkelijk op de agenda en zijn zoveel mogelijk verwerkt in de ontwerpen.</p> |
| K2  | Houd in alle plannen ook rekening met logische logistiek en de bereikbaarheid woon-werkverkeer van direct aanwonenden.      | 10            | Zie K1.   |
| K3  | Haal de oude woonschepen weg uit het Oosterhamrikkanaal, die passen niet bij het beeld van de straat en kosten veel ruimte. | 24            | In het principebesluit dat de raad in juni 2016 heeft genomen over de uitwerking van de autoverbinding is opgenomen dat woonschepen blijven liggen, tenzij het echt niet anders kan (bv. bij aanleg of verbreding bruggen).   |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

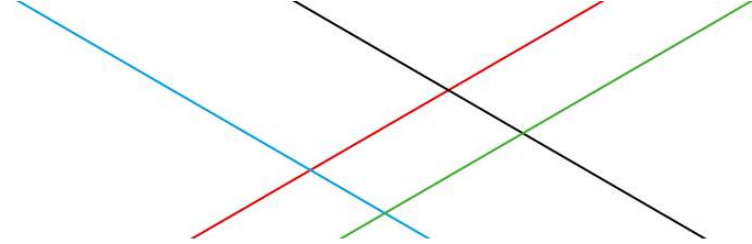
| NR. | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|-----|---|---------------|--|
| K4  | Hou in de plannen rekening met de in- en uitritten van de woningen aan de Oosterhamrikkade. | 37            | Dat doen we zeker. Mede op basis van reacties van bewoners is gekozen voor een woonstraat langs de Oosterhamrikkade, bedoeld voor bewoners en hun bezoek (en de mogelijkheid de parkeerterreinen te bereiken). |

## L WONINGBOUW EN ONTWIKKELLOCATIES

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|--|---------------|---|
| i   | Bouw op woninglocatie 10 een parkeergarage voor bewoners én klaverbladen voor fietsers zodat zij de bruggen kunnen oversteken. | 4             | De ontwikkellocaties aan weerszijden van de huidige busbaanbrug zijn locaties voor nieuwe woningen. Voor deze locaties is het belangrijk om te weten, waar de eventueel nieuwe brug komt te liggen. Dan weten we of we ten behoeve van de brug (of het aquaduct) nog ruimte moeten reserveren. Voorwaarden bij het bepalen van de locatie is dat nieuwe oeververbinding inpasbaar is en een logische aansluiting heeft op de aangrenzende infrastructuur. Een nieuw plan voor deze locaties dient rekening te houden met voldoende parkeerplaatsen voor auto's. Dit dient op eigen terrein te worden gerealiseerd. Een klaverblad voor fietsers is een interessante gedachte. |
| L2  | Bouw op woninglocatie 7 sociale huurwoningen, bijvoorbeeld ter vervanging van de woningen van Nijestee in de Vinkenstraat.     | 4             | Woninglocatie nummer 7 betreft de locatie aan de Florakade en Pioenstraat. Hier worden ongeveer 116 woningen in de middelhoge huur- en koopsector gebouwd. Onderdeel van nieuwbouwplannen is de financiële haalbaarheid van een plan. Diverse woonprogramma's als sociale huur, huur in de private sector en koopwoningen hebben ieder een eigen beleggingswaarde. Dit bepaalt voor een belangrijk deel de financiële haalbaarheid. Op dit moment zien we in de   |



# AANPAK OOSTERHAMRIKZONE



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | stad een sterke behoefte aan (starters)koopwoningen en huurwoningen in de middelhoge huursomklasse. |
|--|--|--|---|

## M PARKEREN IN DE OOSTERHAMRIKZONE

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|-----|--|---------------|---|
| M1  | Maak van het parkeren aan het Wielewaalplein een blauwe zone, zodat auto's daar maximaal 20 tot 30 minuten mogen staan.                                | 7             | In Groningen kennen we het systeem van betaald parkeren waarbij iedereen kan parkeren met vergunning of tegen betaling, met uitzondering van een blauwe zone op het Helperplein en langs de Verlengde Hereweg. In twee van de drie varianten wordt het Wielewaalplein aangepast, waardoor we ook de parkeerplekken daar moeten aanpakken.   |
| M2  | Houd rekening met het verdwijnen van parkeerplaatsen. Er worden ook veel nieuwe (gezins-)woningen gebouwd, dus de parkeerdruk neemt misschien wel toe. | 10            | De ontwerpen voor de varianten hebben forse consequenties voor het parkeren. We hebben ons als doel gesteld om in de nieuwe situatie te voldoen aan de parkeerbehoefte die op dat moment geldt. Dat betekent dat we niet per se het huidig aantal parkeervakken terug hoeven te brengen, maar dat we ook een aantal mogelijkheden hebben om iets te doen aan de hoeveelheid auto's dat in de openbare ruimte wil parkeren. Denk daarbij aan het verder invoeren van betaald parkeren, parkeren op eigen terrein verplichten of andere maatregelen. Want wanneer minder mensen hun auto op de straat parkeren, zijn er minder parkeervakken nodig. |
| M3  | Zorg dat alle parkeerplekken die verdwijnen worden gecompenseerd.  | 17            | Zie M2.   |

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|-----|--|---------------|--|
| M4  | Wij maken ons grote zorgen over het aantal parkeerplaatsen dat komt te verdwijnen wanneer de Korreweg opnieuw wordt ingericht. Wij ervaren nu al een grote parkeerdruk en dat zal nog meer worden wanneer de parkeerplaatsen minder worden. Het zou toch moeten kunnen dat je als bewoner je auto dicht bij huis kan parkeren, zonder daarvoor ver te lopen. | 29            | In de variant fietspaden klopt het dat ongeveer de helft van het aantal parkeervakken verdwijnt. Dit heeft een negatief effect op de parkeerdruk. Dit is een groot nadeel van deze variant. Wat betreft de loopafstanden, vooral in een wijk als de Korrewegwijk is het niet vanzelfsprekend dat u dicht bij huis kan parkeren. Er zijn simpelweg meer auto's dan de openbare ruimte redelijkerwijs aan kan. Dit is in alle varianten een opgave. We kunnen vast blijven houden aan het aantal parkeervakken, maar aan de andere kant ook kijken naar het aantal auto's wat redelijkheidswijs in de openbare ruimte zou moeten parkeren. |
| M5  | Waarom maken jullie geen parkeerplekken tegen de groenstrook aan in het gedeelte Oosterhamrikkade tussen de Heymanslaan en de J.C. Kapteynlaan? Dan kijken de bewoners niet tegen de auto's aan die vlak voor hun deur zijn geparkeerd.  | 40            | We zijn in de ontwerpen uitgegaan van een groene buffer tussen de woonstraat en de stadsdeelontsluitingsweg. Parkeren zou betekenen dat deze buffer verdwijnt, wat de kwaliteit van de openbare ruimte niet ten goede komt.  |
| M6  | Zorg voor hoogwaardige parkeerruimte voor bewoners van oude woningen. Dat gaat dan om de woningen waar geen parkeerruimte komt in het gebouw.  | 52            | Het is onze insteek om de nieuwbouw te verplichten om op eigen terrein te gaan parkeren. De overgebleven parkeergelegenheid in de openbare ruimte komt daarmee ten goede aan bewoners die de mogelijkheid niet hebben om op eigen terrein te parkeren.   |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| NR. | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|-----|--|---------------|--|
| M7  | Verlaag de tarieven voor parkeergarages voor bewoners. Daarmee wordt het aantrekkelijker niet op straat te parkeren. | 52            | De gemeente moet markconforme tarieven voor de garages hanteren om oneerlijke concurrentie te voorkomen met marktpartijen. Koop- of huurprijzen voor inpandige parkeergarages of terreinen liggen vaak ook hoger dan de prijs voor een vergunning op straat. Dit vanwege hogere exploitatiekosten (t.o.v. van parkeren op straat). |





BUNDELING

SWECO

C

## N BRUGGEN IN HET GEBIED

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| N1   | OLIEMULDERSBRUG   |               |   |
| N1.1 | De nieuwe brug bij de Oliemuldersweg is een goed plan.  | 13            | Bedankt voor uw opmerking!  |
| N2   | BUSBAANBRUG   |               |   |
| N2.1 | Er is onvoldoende aandacht voor de brug over het Van Starckenborghkanaal. Dit is een bottleneck.  | 23            | Het probleem van de brug over het Van Starckenborghkanaal is vooral dat de brug straks vaker open gaat. Dat is het gevolg van de opwaardering van de vaarweg Lemmer – Delfzijl waardoor er straks meer en hogere schepen door het Van Starckenborghkanaal gaan. De gevolgen van die brugopeningen nemen we mee in het verkeersplan. Belangrijk uitgangspunt bij de brugopeningen is dat bus de minste vertraging oploopt. Met de inzichten die wij nu hebben, verwachten wij dat de doorstroming na een brugopening voldoende zal zijn. Dit gaan wij nader onderbouwen. |
| N2.2 | Stel dat de nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal een aquaduct wordt, dan geeft dat een groot onveilig gevoel bij fietsers omdat ze door een lange tunnel moeten. | 31            | Sociale veiligheid is een van de criteria in de keuze voor een aquaduct of een brug. Het grote voordeel van een aquaduct is dat fietsers eerst naar beneden fietsen en dan weer omhoog, dus met minder inspanning de klim hoeven te maken.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| N2.3 | Heeft de busbaanbrug of het viaduct ook een fundering? Dit met het oog op aardbevingsbestendig bouwen.  | 47            | De huidige busbaanbrug heeft een fundering op betonnen palen en balken. Ten tijde van aanleg (begin jaren '80) was aardbevingsbestendig bouwen geen thema.   |
| N3   | GERRIT KROLBRUG   |               |  |
| N3.1 | Door de Gerrit Krolbrug open te stellen voor auto's, blijft de Korreweg een van de toegangswegen naar de binnenstad. Maak duidelijke keuzes, juist ook voor de langere termijn waarin jullie meer autoverkeer voorzien. | 41            | De Gerrit Krolbrug blijft open voor autoverkeer, maar heeft geen doorgaande functie meer. Echter, het autoverkeer op de Korreweg neemt flink af. In dat licht heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin we (verder) onderzoek doen naar het wel of niet aanleggen van een fietsbrug (met eventuele beperkte toegang voor autoverkeer). |
| N3.2 | Maak de Gerrit Krolbrug autovrij en geef ruim baan aan de fietser. De toegangswegen de stad in via de Oosterhamrikkade en de Bedumerweg zijn voldoende om het autoverkeer de stad in te leiden.                         | 41            | Zie N3.1.  |
| N3.3 | Wordt de oeververbinding over of onder het Van Starckenborghkanaal van ijzer gemaakt? Het ligt immers in het aardbevingsgebied.   | 47            | De constructie van de nieuwe oeververbinding zal moeten voldoen aan de wet- en regelgeving (Bouwbesluit) en zo nodig rekening houden met de dan meest recente inzichten op het gebied van aardbevingsbestendig bouwen. De exacte constructie is nog niet bekend.   |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| N3.4 | Bedenk een goede oplossing voor fietsers die over de Gerrit Krolbrug gaan tijdens de uitvoering van de plannen.  | 49            | De gemeente stelt aan de aannemer als voorwaarde dat fietsers en voetgangers het van Starckenborghkanaal over kunnen tijdens het vervangen van de Gerrit Krolbrug. |
| N3.5 | Sluit de Gerrit Krolbrug voor auto- en busverkeer en maak het alleen toegankelijk voor fietsers. Dan zal het autoverkeer via het Oosterhamriktracé gaan en kun je van de Korreweg een fietsstraat maken. | 49            | Zie N3.1.  |
| N3.6 | Maak de Gerrit Krolbrug toegankelijk voor autoverkeer met bestemming Korreweg, maar maak ruimte voor fietsers. Zorg ook voor snelheid beperkende maatregelen.  | 52            | Zie N3.1   |

## 0 GROENE INRICHTING EN RUIMTELIJKE KWALITEIT

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| 01   | ALGEMEEN  |               |   |
| 01.1 | Maak het duurzaam. Zorg voor een goede aanblik voor de stad en een fijne omgeving voor de omwonenden.   | 10            | Met het principebesluit heeft de raad in juni 2016 een aantal uitgangspunten en ambities vastgelegd waar de variant aan moet voldoen, zoals de kwaliteit van water (Oosterhamrikkanaal), de oevers benutten en groen toevoegen. In de ontwerpessies met de omgeving is de wens naar voren gekomen om bomenrijen en groenstroken in te passen waar het kan. In de uitwerkingsfase zullen we ook nagaan hoe we het project in materiaalkeuze en aanpak zo duurzaam mogelijk kunnen maken. |
| 01.2 | Maak alles zo groen mogelijk.   | 52            | Zie 01.1  |
| 02   | GEBIEDSONTWIKKELING   |               |   |
| 02.1 | In het raadsbesluit is expliciet opgenomen dat er ook potentie voor gebiedsontwikkeling moet zijn. Het is jammer dat hier in de drie varianten veel minder van is terug te vinden dan bij de schetsen vooraf gesuggereerd werd. | 20            | Een terechte opmerking: we zullen de potentie van de verschillende variant voor gebiedsontwikkeling prominenter in beeld brengen en beschrijven. Een voorbeeld is de waarde van een bushalte voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer aan het Wielewaalplein.  |



## AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|---|---------------|---|
| 02.2 | De zwaairom in het Oosterhamrikkanaal zou een mooie plek voor iedereen moeten worden. | 45            | Tijdens de inloopbijeenkomst op 23 november hebben we al een eerste indruk gegeven van de mogelijke inrichting van de oevers en kades. De getoonde beelden vindt u terug in de bibliotheek op de website. |

**P OVERIG**

| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| P1   | MEEDENKEN EN MEEDOEN  |               |  |
| P1.1 | Ik wil graag meedenken in de plannen voor het Oosterhamriktracé en de groene inrichting daar. | 45, 46        | U bent van harte uitgenodigd om met ons daarover van gedachten te wisselen. De hoofdkeuzes hebben we gepresenteerd tijdens de inloopbijeenkomst op 23 november.  |
| P2   | ONDERNEMERS IN HET GEBIED   |               |  |
| P2.1 | Blijft de bloemenstal aan het Wielewaalplein staan?   | 7             | Twee van de drie varianten gaan over het Wielewaalplein en hebben grote gevolgen voor de huidige parkeerplaatsen tegenover de Lidl/Action. Als de keuze valt op een van deze varianten, dan maken we afspraken met de ondernemers, waaronder de eigenaar van de bloemenstal. |
| P2.2 | Zorg dat de winkeliers aan het Wielewaalplein genoeg parkeergelegenheid houden.               | 7             | Zie M1.  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE  |
|------|--|---------------|---|
| P2.3 | Misschien is het Wielewaalplein een betere plaats voor de koffie kiosk die nu op de kruising Oosterhamrikkade – Zaagmuldersweg staat, zodat het Wielewaalplein versterkt wordt. Een ander idee is om een viskraam te plaatsen. | 7             | Twee van de drie varianten gaan over het Wielewaalplein en hebben grote gevolgen voor de huidige parkeerplaatsen tegenover de Lidl/Action. Als de keuze valt op een van deze varianten, dan maken we afspraken met de ondernemers, waaronder de eigenaar van de bloemenstal. Uw suggestie voor het verplaatsen van de koffiekiosk nemen we mee bij de verdere uitwerking. |
| P2.4 | Blijven de kiosk en de bomen in de buurt van de kiosk bestaan?   | 7             | Zie P2.1.   |
| P2.5 | Versterk de busbaan, maar zorg dat er wel overlevingskansen voor de ondernemers in de buurt blijven.   | 7             | Zie P2.1.   |
| P3   | <b>VISUALISATIES</b>   |               |   |
| P3.1 | In de plaatjes lijken de bussen kleiner dan in de werkelijkheid. Dit zet mensen op het verkeerde been.   | 22            | Dat is niet de bedoeling. We kijken na of de verhoudingen juist zijn.   |



| NR.  | REACTIE BEWONER   | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|---|---------------|--|
| P4   | BEWONERSBIJEENKOMST 23 NOVEMBER   |               |  |
| P4.1 | Vertaal tekeningen en foto's naar een publiek dat er geen verstand heeft. De tekeningen die jullie hebben gepresenteerd zijn nog te veel voor insiders. Schrijf bijvoorbeeld de straatnaam erbij op impressies en foto's. | 1             | U hebt gelijk dat het best een opgave is om een goede vertaalslag te maken. We hebben dat zo goed mogelijk proberen te doen, onder andere door 1:1 profielen op de vloer uit te rollen en veel specialisten aanwezig te hebben om vragen te beantwoorden. Tijdens de inloopbijeenkomst hebben we gehoor gegeven aan uw opmerking over de straatnamen. Die hebben we direct toegevoegd. |
| P4.2 | Tijdens de bijeenkomst miste ik een duidelijk verhaal dat ik zelfstandig had kunnen lezen. Er ontbrak in veel gevallen een legenda en de visuals waren voor een leek niet te begrijpen.                                   | 11            | Het klopt dat er nog geen verhaal op papier stond. We presenteerden een tussenstand: de opbrengst van de ontwerpessies die we met de bewoners hebben doorlopen. Straks bij het collegebesluit hebben we de documenten gereed en publiceren we die op de website.   |
| P4.3 | Fraaie presentatie, inzichtelijk.   | 23            | Dank voor uw reactie!  |

| NR.  | REACTIE BEWONER  | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE   |
|------|--|---------------|--|
| P4.4 | Eigenaren van woningen worden niet geïnformeerd over deze plannen en werkzaamheden. Er worden alleen brieven gestuurd naar de bewoners, terwijl een deel van de huizen wordt verhuurd. | 24            | Terecht punt. Echter informeren op verschillende manieren de omgeving (eigenaren en huurders): via huis-aan-huisbrieven, kranten, social media en een website. Ook zijn er bijeenkomsten en besteden de wijkkranten er ruim aandacht aan. Daar waar eigenaren direct in hun eigendom geraakt worden nemen we contact op (zoals eigenaren van woonschepen). Voor een volgende bijeenkomst gaan we na of we de huiseigenaren direct kunnen aanschrijven. |
| P4.5 | Mooie modellen op schaal op de grond, leuk gedaan!   | 25            | Dank voor uw reactie!  |
| P4.6 | Jullie hebben het goed uitgelegd.  | 33            | Dank voor uw reactie!  |
| P4.7 | Laat in 3D zien welke varianten er zijn. De schetsen 'plat' op papier zijn moeilijk te begrijpen.  | 52            | We begrijpen dat schetsen niet voor iedereen even makkelijk te lezen zijn. Mede om die reden hebben we 1:1 profielen op de vloer uitgerold om de exacte afstanden beter in beeld te brengen.   |
| P4.8 | Dank voor alle toelichting   | 52            | Dank voor uw reactie!  |

FIETSVRIENDELIJKE

B

AANRW  
ROSTERHAMRIJZONE

### WONINGBOUW

In Rosterham worden twee woonwijken ontwikkeld die ook bijdragen aan een groen en gezond woonmilieu. Het wordt mogelijk om te wonen in een woonwijk met een groen karakter. De woonwijken worden ontwikkeld op een gebied met een hoge dichtheid van woningen. Het gebied is geschikt voor de ontwikkeling van een woonwijk met een groen karakter. Het gebied is geschikt voor de ontwikkeling van een woonwijk met een groen karakter.

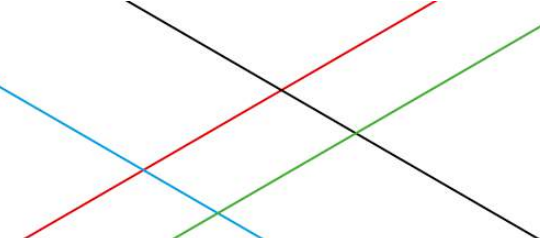


### 3 INDEXLIJST

| GEGEVENS REACTIE | VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN         |                            |
|------------------|--|----------------------------|
|                  | IN PARAGRAAF                             | OP PAGINA                  |
| 1                | P4.1                                     | 74                         |
| 2                | C1.1, D1, D2, F1.1                       | 23, 27, 27, 31             |
| 3                | H4.1, H5.1                               | 38, 39                     |
| 4                | F1.1, L1, L2                             | 31, 61, 61                 |
| 5                | A2.1, D3, E1.1, I1.1, J2.1               | 12, 27, 28, 42, 50         |
| 6                | H5.2, H5.3                               | 39, 39                     |
| 7                | M1, P2.1, P2.2, P2.3, P2.4, P2.5         | 63, 72, 72, 73, 73, 73     |
| 8                | A2.2, A3.1, G2.1                         | 13, 16, 33                 |
| 9                | A2.3, A2.4, J2.2                         | 13, 14, 51                 |
| 10               | C1.2, I2.1, K1, K2, M2, O1.1             | 23, 46, 59, 59, 63, 70     |
| 11               | P4.2                                     | 74                         |
| 12               | F1.2, I1.2, J3.1                         | 31, 43, 52                 |
| 13               | J4.1, N1.1                               | 53, 67                     |
| 14               | A1.1, H2.1, H5.4, H7.1                   | 11, 36, 39, 40             |
| 15               | A1.2, A2.4, G2.3, H1.1, H3.1, J4.2       | 11, 14, 33, 34, 37, 54     |
| 16               | F1.1                                     | 31                         |
| 17               | A3.2, M3                                 | 17, 63                     |
| 18               | A2.4, J3.2                               | 14, 52                     |
| 19               | H1.2, H1.3, H1.4, H1.5                   | 34, 34, 34, 35             |
| 20               | B3.1, D4, F1.3, O2.1                     | 21, 27, 31, 70             |
| 21               | A2.4, A2.5, B3.2, F1.1, G2.2             | 14, 15, 21, 31, 33         |
| 22               | A2.4, B1.1, B3.3, C2.1, G2.4, I3.1, P3.1 | 14, 18, 21, 25, 33, 48, 73 |



# AANPAK OOSTERHAMRIKZONE



| GEGEVENS REACTIE | VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN         |                            |
|------------------|--|----------------------------|
| CONTACTNUMMER    | IN PARAGRAAF                             | OP PAGINA                  |
| 23               | B1.2, B2.4, I1.3, N2.1, P4.3             | 18, 21, 43, 67, 74         |
| 24               | C3.1, C3.2, D5, E1.2, K3, P4.4           | 26, 26, 27, 28, 59, 75     |
| 25               | B3.1, I1.4, P4.5                         | 21, 44, 75                 |
| 26               | A2.4, B2.1, B2.2, B2.3, F1.1, G2.3, H1.6 | 14, 20, 20, 20, 31, 33, 35 |
| 27               | I1.5                                     | 45                         |
| 28               | A2.6, J3.3, J3.4                         | 15, 52, 53                 |
| 29               | H2.1, M4                                 | 36, 64                     |
| 30               | D6, J3.5                                 | 27, 53                     |
| 31               | H2.2, J2.3, N2.2                         | 36, 51, 67                 |
| 32               | C1.2, D5                                 | 23, 27                     |
| 33               | P4.6                                     | 75                         |
| 34               | C1.3, H3.1                               | 34, 37                     |
| 35               | D6, E1.3, H3.1                           | 27, 28, 37                 |
| 36               | E1.4, F1.1, G1.1, I1.3                   | 29, 31, 36, 43             |
| 37               | C1.2, F1.1, K4                           | 23, 31, 60                 |
| 38               | F1.1, H4.2                               | 31, 38                     |
| 39               | H2.3, H5.5                               | 37, 39                     |
| 40               | M5                                       | 64                         |
| 41               | N3.1, N3.2                               | 68, 68                     |
| 42               | C1.4, C1.5                               | 24, 24                     |
| 43               | A2.4, G1.2, I1.6, J1.1                   | 14, 32, 45, 50             |
| 44               | C1.6, I1.7, I2.2, I2.3                   | 24, 46, 46.47              |
| 45               | O2.2, P1.1                               | 71, 72                     |
| 46               | P1.1                                     | 72                         |



# AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| <b>GEGEVENS REACTIE</b> | <b>VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN</b>              |  |
|-------------------------|--|--|
| <b>CONTACTNUMMER</b>    | <b>IN PARAGRAAF</b>                                  | <b>OP PAGINA</b>                       |
| 47                      | I3.2, N2.3, N3.3                                     | 48, 68, 68                             |
| 48                      | H2.4   | 37                                     |
| 49                      | H3.2, H4.3, N3.4, N3.5                               | 37, 38, 69, 69                         |
| 50                      | J2.4, J4.3, J4.4, J4.5                               | 51, 54, 55, 57                         |
| 51                      | H1.7, H2.5, H6.1, H6.2, H6.3                         | 36, 37, 40, 40, 40                     |
| 52                      | B1.3, B1.4, G1.3, K1, M6, M7, N3.6, O1.2, P4.7, P4.8 | 19, 19, 32, 59, 64, 65, 69, 70, 75, 75 |
| 53                      | B1.5, E1.5   | 19, 29                                 |

Dit reactierapport is een uitgave van het project Aanpak Oosterhamrikzone.

Fotografie: Jeroen van Kooten

Januari, 2018



**AANPAK**  
**OOSTERHAMRIKZONE**



## Inleiding

Het CPG heeft bezwaar aangetekend tegen het voornemen van de gemeenteraad van Groningen om de busbaan Kardinge-Binnenstad gedeeltelijk ook voor autoverkeer open te stellen. Nu wij de drie varianten hebben gezien die voor verdere uitwerking zijn gepresenteerd, is onze opvatting bepaald niet veranderd, in tegendeel. Alle drie de varianten hebben naar ons oordeel grote nadelen. In alle varianten dreigt er ernstige vertraging voor bussen en bovendien een relatieve verslechtering van de concurrentiepositie van het Openbaar Vervoer ten opzichte van het autoverkeer. Dat lijkt ons in strijd met uitgangspunten van het gemeentelijk vervoersbeleid. Daarnaast hebben we zorgen over de veiligheid en de verkeershinder, die het Openbaar Vervoer geen imagoverbetering zullen geven. In de volgende paragrafen zullen we de bezwaren tegen de varianten uitwerken en er een alternatieve insteek voor kiezen.

## Analyse voorstellen Oosterhamriktracé

Wij kiezen er voor om de term Oosterhamrikzone te vervangen door Oosterhamriktracé. Dit omvat meteen de kern van onze bezwaren. Het Oosterhamriktracé is een essentieel onderdeel van het Openbaar vervoer netwerk, dat van Beyum en omstreken loopt naar Leek-Roden. In het Westen van de Stad wordt intensief geïnvesteerd in het stroomlijnen van de busbaan. Anders dan bij particulier vervoer werken vertragingen en versnellingen in het Openbaar Vervoer cumulatief. Structurele verschillen in reistijd zijn op jaarbasis een exploitatieverschil van honderdduizenden euro's. Die financiële redenering maakt het rendabel om in het westen van de stad niet minder dan 14 miljoen te investeren in maatregelen, die per bus een tijdwinst van enkele tientallen seconden mogelijk te maken. De maatregelen langs het Oosterhamriktracé, die uitgaan van menging van bus- en autoverkeer zullen de duur bevochten winst in het Westen van de Stad annuleren en de voornoemde investeringen tot weggegooid geld maken. Die vertragingen zullen ook leiden tot het missen van aansluitingen, met andere woorden langere reistijden, minder reiscomfort en een verslechtering van de bereikbaarheid, niet alleen in dit deel van de Stad, maar overal en in die zin is deze aanpak zelfs ronduit contraproductief.

Menging van Openbaar Vervoer en autoverkeer op het Oosterhamriktracé of de daarvan onderdeel uitmakende brug over het Van Starckenborghkanaal is daarom onacceptabel. Dit nog geheel los van het feit, dat de Rijksmiddelen, waarmee die busbaan is aangelegd, beschikbaar zijn gesteld onder de voorwaarde dat het Oosterhamriktracé exclusief als busbaan gebruikt zou worden. Het Rijk kan dus de gedane investering terug vorderen als van die voorwaarde wordt afgeweken. Dit moet als financieel risico in de plannen verwerkt worden.

Tot slot het Van Starckenborghkanaal. De huidige brug voldoet alleen aan de eisen van de scheepvaart, omdat de brug geopend kan worden. Ware dat niet zo, dan zou de brug nu al te laag zijn. Zelfs met het beweegbare brugdeel voldoet de brug maar minimaal aan de nautische eisen, aangezien het slechts de minimale doorvaarbreedte biedt. De brug is in diverse opzichten een verontrustend nauwe flessenhals in de verbinding. Plannen voor de Oosterhamrikzone, die niet deze problemen met de brug aanpakken zijn naar onze mening onvoldragen. Dat betreft niet alleen het Openbaar Vervoer, maar ook auto, fiets en scheepvaart.

Als wij voorbijgaan aan de problemen met de brug is het nodig om de voorgelegde varianten te bezien. Twee van de drie varianten gaan uit van het afleiden van een deel van het gemotoriseerd verkeer naar de route Vinkenstraat-Thomassen à Thuessinklaan-Vrydemalaan. Daar waar de Vrydemalaan berekend is op intensief verkeer, is dat voor de Thomas à Thuessinklaan al een stuk minder het geval en de Vinkenstraat in het geheel niet. Deze straat heeft de afmetingen en het profiel van een woonstraat. Hij heeft niet de capaciteit om een intensieve route voor auto's, of een busbaan te worden. Los daarvan is de aansluiting op het Oosterhamriktracé



ter hoogte van de Oliemuldersweg problematisch. Ook hier geldt: verknoping van verkeersstromen levert vertraging op in de orde van tientallen seconden per bus. Wat op het eerste gezicht 'niet zo erg' lijkt kan leiden tot vele honderdduizenden euro's verlies per jaar en aanzienlijk verlies aan kwaliteit voor een vervoersvorm, die een geringe ruimtelijke belasting met zich mee brengt. Verminderen van de ruimtelijke belasting door het verkeer is de drijfveer voor het gehele project. Met andere woorden oplossingen, die uitgaan van gebruik van de Vinkenstraat zijn voor de straat zelf zeer bedenkelijk en als ze gepaard gaan met kruisingen en/of invoegsituaties tussen Openbaar Vervoer en particulier gemotoriseerd verkeer vanuit de kosten voor de exploitatie en het ambitieniveau verkeersbeleid onacceptabel,

Dan rest er nog één variant, die uitgaat van bundeling van autoverkeer en bussen op de noordoever van het Oosterhamrikkanaal. Onze argumenten tegen menging van Openbaar Vervoer en autoverkeer op de busbaan en de brug gelden ook hier onverkort. Dat zou dus inhouden, dat dit alleen een optie is, als het autoverkeer op de ventweg plaats vindt. Of er dan nog ruimte is voor fietsverkeer aldaar vragen wij ons af, maar daar willen wij geen uitspraak over doen. Gekoppeld aan de wens om een en ander een hoogwaardige ruimtelijke invulling te geven, zien wij dit op zijn minst als een moeilijke opgave.

- Kortom met de indicatief beschikbare middelen is het niet mogelijk om de omschreven problematiek op te lossen. Met deze beoogde aanpak wordt de duurbetaalde tijdwinst van het Openbaar Vervoer elders in de Stad teniet gedaan. Er is een risico dat de Rijksoverheid de middelen, beschikbaar gesteld voor de aanleg van het Oosterhamriktracé terugvordert, wegens misbruik van de busbaan voor autoverkeer.
- Plannen in deze denkrichting kunnen geen voldragen oplossing bieden zonder een brug, die ruimte biedt aan zowel een auto- als een busbaan.

Bij ontbreken van deze middelen denken wij dat het productiever is om de oplossing in andere maatregelen te zoeken. Die willen wij in het vervolg van onze bijdrage aan u voorleggen, waarmee we hopen het Openbaar Vervoer te verbeteren, de woon- en werkomgeving op een hoger plan te brengen, de energieneutrale stad iets dichterbij te brengen en de toekomst naar Groningen te halen.

## Kardinge als entree van het UMCG.

Met de snelle overgang naar elektrische bussen, komen heel nieuwe concepten in beeld.

- Die bussen kunnen (semi) indoor halteren;
- Er ontstaat een snel groeiende behoefte aan oppervlak waar zonne-energie gewonnen kan worden om aan de vraag naar schone stroom te voldoen;
- Er komen mogelijkheden om parkeerplaatsen te overkappen, omdat hinder van uitlaatgassen geen rol meer speelt;
- De nabij busbanen gelegen openbare ruimte wordt meer geschikt als verblijfsgebied.

We stellen voor op deze ontwikkelingen in te spelen en dan verschijnen prachtige beelden in het vizier. We zouden het nu nog tamelijk unheimische Kardinge kunnen opwaarderen, waarbij we denken aan:

- Een geheel gesloten wachtruimte die deels is ingericht als entree van het UMCG.
- De deuren van de belangrijkste instap lijnen schuiven open als de bussen er tegenaan halteren
- de looproutes en een deel van de parkeerplaatsen worden overkapt met bijvoorbeeld mooi vorm gegeven semi transparante zonnepanelen.
- Delen worden open gelaten om voldoende doorluchtigheid te houden, zolang er nog auto's met verbrandingsmotoren rijden.

- De haltes langs de busbaan worden ook geheel overkapt), zodat ook bij gladheid de haltes toegankelijk blijven.

Doordat de bussen stiller worden en er geen toename van het overige verkeer is, zal het niet nodig zijn woningen en bedrijven van geluidwerende isolatie te voorzien, zodat die middelen voor andere doelen benut kunnen worden. Bovendien neemt langs het tracé naar het UMCG de belasting met fijnstof af, wat de gezondheid van de bewoners en het imago van het ziekenhuis ten goede komt.

Bij het UMCG komen geheel overdekte haltes en looproutes naar de ingangen en waar mogelijk, net als bij Kardinging voor vertrekkende passagiers, semi indoor haltes. Met het uitstel van de overstapplaats UMCG-noord, is er ruimte om het ontwerp daar gelijk al zo aan te passen dat dit inpasbaar wordt.

Op spits tijden gaan er speciale busjes rijden die bezoekers, personeel en sommige patiënten, tot in het ziekenhuis brengen, zo nodig tot voor de juiste lift. Bijvoorbeeld met een speciale draaideur wordt dit mogelijk gemaakt.

## De Korreweg

We zien in de huidige plannen voor de Korreweg spanning ontstaan tussen de fietser en de bus en dat achten we onwenselijk. Vooral aan het begin van de Korreweg is het te smal. We stellen daarom voor de busroute net als vroeger langs de Kapteynlaan te laten rijden. De kop van de Korreweg is voldoende ontsloten door de lijnen 1 en 2. Bovendien is de route via UMCG-NOORD EN Kapteynlaan korter.

De Gerrit Krolbrug zal vervangen moeten worden, het verdient aanbeveling die brug dan ook wat hoger te maken, zodat voor kleinere schepen en pleziervaart de brug niet meer open hoeft.

Op termijn zien we nog een volgende mogelijkheid ten dienste van fiets en Openbaar Vervoer. Met het behouden van de vrije busbaan via het Oosterhamriktracé, is een parallelle busroute op korte afstand langs de Korreweg niet optimaal. We zien echter geen goed routeringsmodel op andere wijze zonder dat de Westindische buurt van goed Openbaar Vervoer verstoken raakt. Tenzij het mogelijk wordt daar een geheel nieuwe weg in te slaan. Laten we ons daartoe eens voorstellen, dat de twee meter hoger gelegen Gerrit Krol brug, aan de zuidwest zijde van het kanaal een onderdoorgang krijgt. Dan komt een weggetje van de Curaçaostraat, langs het water tot het Oosterhamriktracé in beeld. Als we daar kleine zelfrijdende elektrische busjes langs laten rijden, met in de meeste gevallen en zeker op stille uren een steward aan boord om intern en extern vandalisme te vermijden. Die wagentjes voegen in op het bustracé in en brengen de mensen tot aan UMCG noord. Hier kan dan worden overstapt. Overstappen is een belemmering voor ov-reizigers, maar daar staat een potentieel hogere frequentie vooral op rustige tijden en waarschijnlijk sneller vervoer tegenover. Omdat op het betreffende tracé geen fietsers rijden, lijkt daar zelfrijdend vervoer eerder toepasbaar. De stewards hebben de functie dit proces te begeleiden en zorgen voor sociaal toezicht in de publieke ruimte in en rond het genoemde tracé. (het is immers in het begin vast leuk voor 14 jarige pubers, om eens even uit te testen hoe die wagentjes reageren op allerlei malle situaties. De kosten van dergelijk toezicht hoeven niet hoog te zijn. Immers het zal om relatief laag opgeleide mensen gaan. De marginale meerkosten zullen macro niet veel groter zijn dan het verschil tussen een uitkering en het CAO loon. Van de bestuurders mag verlangd worden dat ze een slimme manier vinden om het verschil tussen de macro-economische en micro-economische kosten te neutraliseren. Van de volksvertegenwoordigers in de diverse organen mag gevraagd worden dat ze de bestuurders daarop aanspreken.

Als dat plan van die busjes voor de buurt gerealiseerd wordt. Is het mogelijk om de bussen nog maar van een klein stukje van de Korreweg gebruik te laten maken. Bussen kunnen dan van de Kapteynlaan naar het Floresplein van de Korreweg rijden, dan door de Floresstraat naar de Bedumerweg, om de Hoogte te kunnen bedienen. Van daaraf zijn er verschillende opties, maar die vallen buiten de scope van dit plan.

## Van Doeverenplein

Het tracédeel van de busbaan van Kapteynbrug naar UMCG-noord zal wel beter ingericht moeten worden voor gescheiden doorstroming van bussen en fietsers. Nu zit hier al richting stad bij het van Doeverenplein een ernstige en dure vertraging. Bovendien moeten zelfrijdende wagentjes en fietsers elkaar niet dwars gaan zitten.

# Samenvatting

Met een richting van denken als hierboven omschreven:

- laten we de verkeersdruk in het betreffende gebied niet toe, maar afnemen;
- maken we dit deel van de stad voor iedereen beter bereikbaar;
- dringen we de verstening van de stad terug, in plaats van die te vergroten;
- beperken we de parkeerdruk, ook door dat het mogelijk wordt de parkeergarages voor wijkparkeren te bestemmen;
- scheppen we ruimte voor beter ov en veiliger en prettiger fietswegen;
- dragen we bij aan het terugdringing van fijn stof;
- ondersteunen we de gigantische opgave van het bouwen aan de energie- en CO2 neutrale stad in 2035;
- halen we de toekomst naar ons toe.

Sjak    Rijploeg    Hans van der Veen

Voorzitters van het ov Consumenten | Platform Groningen

Betreft: reactie op brief OV Consumentenplatform

Geachte heren Rijploeg en Van der Veen,

Bedankt voor uw uitgebreide reactie op de conceptplannen voor de Oosterhamrikzone. We hebben uw reactie doorgenomen en waarderen het zeer dat u meedenkt over de opgaves die we hebben in de Oosterhamrikzone. Zonder direct in te gaan op alle inhoudelijke punten die u aandraagt, constateren we dat de alternatieve insteek in uw plannen niet overeenkomt met de uitgangspunten die de gemeenteraad heeft meegegeven voor de uitwerking van de varianten voor het Oosterhamriktracé. Op 27 juni 2016 heeft de gemeenteraad het principebesluit genomen om naar een autoverbinding in de Oosterhamrikzone toe te werken. De opdracht aan het projectbureau Aanpak Oosterhamrikzone is om de drie mogelijke verkeerskundige varianten samen met bewoners, bedrijfsleven en belangenorganisaties verder uit te werken.

We stellen de vergezichten die u schetst op prijs, maar deze bieden op korte termijn geen concrete oplossing voor de problemen die zich nu in de Oosterhamrikzone voordoen.

Hieronder gaan we in op een aantal onderdelen van uw reactie:

#### *Analyse voorstellen Oosterhamriktracé*

Uw analyse op de voorstellen voor het Oosterhamriktracé bestaat globaal uit drie onderdelen:

1. Menging op de busbaanbrug leidt tot vertragingen en exploitatieverlies. Een nieuwe oeververbinding is voorwaarde voor het duurzaam inpassen van het Oosterhamriktracé.
2. De Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan hebben onvoldoende capaciteit voor een drukke verkeersverbinding.
3. De indicatief beschikbare financiële middelen zijn onvoldoende voor de aanpak van de volledige Oosterhamrikzone.

Onze reactie:

1. Een van de uitgangspunten voor het inpassen van het Oosterhamriktracé is dat de reistijden en de betrouwbaarheid van het HOV gelijkwaardig moet blijven aan de huidige situatie. Voorlopig gaan we er vanuit dat het mengen van het verkeer op de huidige busbaanbrug geen negatieve invloed heeft op reistijd en exploitatie. Daarvoor passen we bestaande kruisingen aan en zorgen we ervoor dat de busverkeer voor autoverkeer gaat. Voor de langere termijn onderzoeken we de mogelijkheden van een nieuwe oeververbinding waarbij de busbaan en autoverbinding van elkaar gescheiden zijn.
2. Ingenieursbureau SWECO en landschapsarchitectenbureau LOLA hebben, samen met de omgeving, onderzoek gedaan naar de best mogelijke uitwerking van de varianten aan de Oosterhamriktracé noord en zuidzijde, in de Vinkenstraat en in de E. Thomassen à Thuessinklaan. De verkeersafwikkeling moet in alle varianten voldoen aan de eisen die we stellen aan een stadsdeelontsluitingsroute en/of aan een HOV-busbaan. Daarbij houden wij overigens rekening met een sterke verandering van het karakter van de Vinkenstraat. De huidige Vinkenstraat heeft, zoals u terecht stelt, het karakter van een woonstraat. Dat gaat veranderen. De varianten splitsing en circuit zijn mogelijk mits de noordzijde van de Vinkenstraat opnieuw wordt ontwikkeld en de rooilijn een aantal meter wordt opgeschoven.
3. Het is aan ons om inzichtelijk te maken wat de financiële consequenties zijn van de inpassing van het Oosterhamriktracé.

### *Analyse Korreweg*

Uw analyse op de voorstellen voor het Korreweg bestaat globaal uit twee onderdelen:

1. Het westelijke deel van de Korreweg (vanaf de rotonde Korreweg tot aan de Bloemsingel) is te smal voor gezamenlijk gebruik van fietsers en OV. U doet een voorstel om de buslijn over de Korreweg ter hoogte van de rotonde Korreweg de Kapteynlaan te laten volgen richting UMCG Noord.
2. Een parallelle lijnvoering van het Oosterhamriktracé langs de Korreweg niet optimaal is maar gezien de routeringsmogelijkheden niet anders mogelijk is. Op termijn ziet u mogelijkheden deze lijnvoering te vervangen door elektrische shuttlebusjes over route langs het van Starckenborghkanaal richting het Oosterhamriktracé en verder.

### *Onze reactie:*

1. Het is ons uitgangspunt dat OV en fiets samen over het westelijk gedeelte van de Korreweg gaan. De buslijn die nu over de Korreweg rijdt, voorziet in een behoefte in de Korrewegwijk. Verandering van de route zorgt ervoor dat een deel van de Korrewegwijk zonder busaansluiting om te zitten. Dit geldt ook voor het gedeelte van de Korreweg ten oosten van de rotonde.
2. We waarderen het vergezicht en zijn met u van mening dat elektrisch openbaar vervoer de toekomst heeft. Uw voorstel over een lijnvoering van elektrische shuttlebusjes langs het van Starckenborghkanaal nemen we in ons achterhoofd mee in het opstellen van ons toekomstig OV-beleid, maar zien we niet als oplossing voor de huidige problemen in de Oosterhamrikzone.

### *Kardinge als entree tot het UMCG*

U stelt voor om Kardinge als het ware de entree van het UMCG te laten zijn. Die functie heeft het huidige P+R-terrein bij Kardinge al, aangezien er een directe busverbinding is met het UMCG. Het verbeteren en versterken van deze verbinding en het opwaarderen van de kwaliteit op het P+R-terrein heeft onze aandacht. Op termijn kan dit mogelijk vormgegeven worden volgens de voorstellen die u doet. Voor de korte termijn richten we ons op het project Kwaliteitsimpuls P+R-terreinen, dat we gezamenlijk met de provincie Groningen uitvoeren.

We hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u nog vragen hebben dan horen we dat graag!

Groningen, oktober 2017

Geachte wethouders De Rook en Van der Schaaf en raadsleden van de fracties,

In verband met de plannen van het Oosterhamriktracé schrijven wij u om onze zorgen over de ontwikkelingen in onze mooie woonwijk met u te delen.

Velen van ons zijn destijds overtuigd door de gemeentelijke plannen (n.a.v. motie 2007) om aan de Oosterhamrikkade een prettige woonwijk te realiseren en hebben daar een nieuwbouwwoning betrokken. Een aantrekkelijke stap, want de gemeente stelde zichzelf ten doel die zone serieus op te knappen en er gezinswoningen te realiseren. Intussen is het een levendige, kinderrijke buurt, waar het heerlijk wonen is. De opzet van de gemeente is wat dat betreft geslaagd.

De gemeente focust momenteel echter sterk op diezelfde Oosterhamrikkade als belangrijkste doorgangsweg vanaf de noordelijke en oostelijke ring naar UMCG en binnenstad. U begrijpt dat dat in de ogen van de bewoners conflicterende plannen zijn. In de fase van aankoop werden de geïnteresseerden er bovendien niet actief over geïnformeerd. Velen van ons menen dat de gemeente, gezien de impact van de plannen op de woonomgeving, een verantwoordelijkheid had aspirant-kopers te informeren. Zij vragen zich af waarom door de gemeente hieraan niet heeft voldaan.

De plannen voor een verkeersontsluiting over de Oosterhamrikkade kwam voor velen dan ook als een verrassing. Toch leefde de hoop dat de plannen in harmonie met de woonomgeving ontwikkeld zouden worden en kansen zou bieden voor een mooiere en groene kade. We verwachtten dat overlast die een ontsluitingsweg met veel verkeer geeft zo gecompenseerd kon worden.

We hebben onszelf zodra de plannen aan ons bekend werden dan ook actief laten informeren rondom de variantenstudie, met name in sessies aan het informatiecentrum Oosterhamriktracé. In alle bijeenkomsten werd steeds actief doorgevraagd of alle varianten realistisch waren en of er, zoals werd voorgespiegeld in de schetsen, voldoende ruimte zou zijn voor de verdeling en spreiding van het verkeer en de verkeersdruk, groenvoorziening langs het tracé, en veilig fiets- en wandelverkeer langs de huizen aan de Oosterhamrikkade NZ. Steeds werd dit bevestigd, met verwijzing naar de betreffende schetsen en de uitdrukkelijke wens van de gemeente om te investeren in deze wijk en de leefbaarheid alhier.

Al tijdens de eerste werksessie met buurtgenoten en de projectbureaus Sweco en Lola bleek echter dat een aantal van de geschetste varianten niet haalbaar is zonder ernstige ingrepen in de leefomgeving van de direct omwonenden: er is veel minder ruimte beschikbaar dan in de eerste schetsen werd voorgespiegeld. Blijkbaar waren die varianten helemaal niet haalbaar. Dit had de gemeente kunnen en moeten weten vóór de opdrachtverstrekking aan Sweco en Lola. Zo is er onnodig onduidelijkheid en onrust ontstaan.

In de eerste werksessie kwam ook de variant 'Bundeling' ter sprake. Vooral deze variant jaagt ons de grootst mogelijke schrik aan: de verkeersoplossing drukt geheel op de Oosterhamrikkade en treft de bewoners onevenredig hard. Deze variant bleek tot overmaat van ramp slechts haalbaar te zijn als er een vier- en deels zesbaanse (met ventwegen en invoegstroken) drukke weg zo strak wordt ingepast dat er zo goed als geen ruimte is voor groen. Er zal dan zelfs een deel van het kanaal en van ons trottoir opgeofferd moeten worden voor de asfalt zee voor de deur. Dit staat uiteraard haaks op het beleid van een gezinsvriendelijke woonomgeving. Het bevreemdt ons dan ook dat 'Bundeling' nog steeds als volwaardige variant wordt gezien. We maken ons begrijpelijkerwijs grote zorgen over luchtkwaliteit, veiligheid en woongenot voor onze kinderrijke straat.

In de tweede werksessie, die afgelopen week plaatsvond, heeft bureau Lola vanuit zijn deskundigheid een aantal voorwaarden gesteld voor leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Deze maken de kaders van het principebesluit van de raad concreet. We hechten er groot belang aan dat deze voorwaarden volledig worden overgenomen: het zijn in onze ogen minimale eisen voor het project om de leefbaarheid en groenvoorziening aan de kade grotendeels te garanderen. Daarbij vinden we het jammer dat deze kaders niet eerder, voorafgaand aan de studie, door de gemeente helder zijn gesteld. Tijdens de sessies samen met het projectbureau van Jeroen Engels bespreken we gezamenlijk de voordelen, nadelen en wensen. Alle partijen zijn hierbij vertegenwoordigd. Hierbij het verzoek dat u onze input meeneemt in de beslissing. U vraagt om coöperatieve inspraak en dan is het niet meer dan redelijk om het terug te zien in de besluitvorming.

De variant 'Bundeling' kan objectief gezien onmogelijk aan de minimale waarborgen voldoen. Deze variant past daarom in onze ogen volstrekt niet binnen de kaders van het principebesluit van de raad op 27 juni 2016. We rekenen er daarom op dat deze variant geen steun van het projectteam en de gemeente ontvangt. We hebben vertrouwen in de professionaliteit en de integriteit van de wethouders, die hebben benadrukt dat uit het principebesluit voortvloeit dat "*...de plannen niet doorgaan als het niet mogelijk blijkt een variant te kiezen die de woonomgeving ondanks de ontsluitingsweg ook ten goede komt*".

We hebben er begrip voor dat de gemeente een verkeersontsluiting wil, maar verwachten dat dit gebeurt in harmonie met de leefomgeving: groen, gezond en veilig. Bovendien verwachten we dat de gemeente oog heeft voor een evenredige verdeling van de lasten over beide aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken, Oosterpark en Korreweg.

Graag ontvangen we een reactie met daarin in ieder geval een duidelijk - en hopelijk geruststellend - antwoord op de vraag op welke wijze het college verantwoordelijkheid neemt voor het waarborgen van onze woonomgeving.

Met vriendelijke groeten,


Namens de Oosterhamrikkade buurt

akkoord brief oosterhamriktrace inzake afwijzing bundelingsvariant

| naam              | adres         | handtekening |
|-------------------|---------------|--------------|
| Linet Weening     | OHK 108C      |              |
| J.P. Weening      | OHK 108C      |              |
| A. H. van         | OHK 108       |              |
| J. H. Bouma       | OHK 108       |              |
| SEHten Doesschate | OHK 108E      |              |
| Jwke Doesschate   | OHK 108E      |              |
| H.J. Buischer     | OHK 112 a     |              |
| G. Limandjaja     | OHK 112 E     |              |
| W. v/d Zee        | OHK 112 F     |              |
| Anthony Ouder     | OHK 112 F     |              |
| M. Mulder         | OHK 104E      |              |
| Y. Tevelde        | OHK 104 D     |              |
| J. Tevelde        | OHK 104 D     |              |
| X. GRIGURINA      | OHK 106A      |              |
| Tw To             | OHK 104       |              |
| AR Jambika        | OHK 104       |              |
| I. Kenling        | OHK 102 A     |              |
| Brij Delivers     | OHK 104 B     |              |
| P. Uspereid       | OHK 104 B     |              |
| M. Veenema        | OHK 108 B     |              |
| S.J. Holtje       | OHK 108 B     |              |
| L. Nanninga       | OHK 108 A     |              |
| M. Nanninga       | OHK 108 A     |              |
| Z. Niczora        | OHK 110 F     |              |
| S. Dijk           | OHK 104 C     |              |
| K. Swiersma       | OHK 104 C     |              |
| T. Lolkema        | OHK 108 d     |              |
| A. Popema         | OHK 108 d     |              |
| L. Schaap         | Meymanslaan 3 |              |
| B. Peereboom      | OHK 74 B      |              |
| I. Jonker         | OHK 72 B      |              |
| J. Klerk          | OHK 110 C     | per mail     |
| J. Klerk          | OHK 110 B     | per mail     |
| Michiel v/d Kwie  | OHK 106 E     | "            |
| Fenna Rabba       | OHK 106 E     | "            |



akkoord brief oosterhamriktrace inzake afwijzing bundelingsvariant

| naam                       | adres                  | handtekening  |
|----------------------------|------------------------|---|
| Roland v. Eyl              | OHK 112C               |  |
| Toekomstige bewaars fase 3 |                        | per mail akkoord  |
| Virgil Nana                | OHK d4                 |   |
| Renee v. Mulder            | OHK d4                 |   |
| Mirjasa Milha              | OHK d4c                |   |
| Martin Mulder              | OHK d4c                |   |
| Menno Prasna               | OHK d4d                |   |
| Tjeerd Staal               | OHK d4e                |   |
| Marijke Staal              | OHK d4e                |   |
| Jan Petrus Kuning          | " d4f                  |   |
| Aline Spruijnga            | " d4f                  |   |
| Thijs Dathunq              | " d4h                  |   |
| Kenate Tjeerdsma           | " d4h                  |   |
| Theo v. Dijk               | " d4m                  |   |
| Linda Rijpsma              | " d4m                  |   |
| Corien Wiesma              | " d4n                  |   |
| Menno Tol                  | " d4h                  |   |
| Jasper Braers              | " d4p                  |   |
| Stefie Gerretse            | " d4p                  |   |
| Bert Hovast                | " d4v                  |   |
| Marijke Smelt              | " d4, v                |   |
| Marijke Eders              | " d4 s                 |   |
| Pim Hornes                 | " d4 s                 |   |
| Mienke vdSuis              | " d4 t                 |   |
| Paul Galema                | " d4 t                 |   |
| Niels Tisser               | " d4 u                 |   |
| Manon Timper               | " d4 u                 |   |
| Elko Smith                 | " d4 v                 |   |
| Arno de Vries              | Van Hamelstraat 11 Grn |   |
| Relynke Postma             | Diephuisstraat 12 Grn  |   |

Directie Stadsontwikkeling  
Onderwerp Brief bewoners Oosterhamrikkade nz – variant  
bundeling

Bezoekadres  
Gedempte Zuiderdiep 98

Openingstijden  
Zie gemeente.groningen.nl

Bewoners Oosterhamrikkade noordzijde  
De heer, mevrouw  
per e-mail: [sandra.holtjer@home.nl](mailto:sandra.holtjer@home.nl)

Postadres  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen

Telefoon  
14050

E-mailadres  
[info@groningen.nl](mailto:info@groningen.nl)

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) -

Ons kenmerk 6685388

Website  
[gemeente.groningen.nl](http://gemeente.groningen.nl)

Datum 15 DEC, 2017 Uw brief van 17-10-2017

Uw kenmerk

Geachte bewoners,

Hartelijk dank voor de brief van 17 oktober jl. waarin u als bewoners van de Oosterhamrikkade NZ zorgen uiten over de voorgenomen plannen voor de Oosterhamrikzone. U geeft aan dat de variant 'Bundeling' niet past binnen de uitgangspunten van de raad en stelt daarbij de vraag op welke wijze het college verantwoordelijkheid neemt voor het waarborgen van uw woonomgeving.

We zijn ons er van bewust dat de voorliggende varianten gevolgen hebben voor de direct omwonenden. We begrijpen ook dat u, als bewoners van de Oosterhamrikkade noordzijde, reële zorgen heeft over de variant 'Bundeling' waaronder (verkeers)veiligheid, de effecten op de luchtkwaliteit, belasting van verkeersgeluid en de inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte. Uw zorgen zijn ook aan de orde gekomen en besproken tijdens de ontwerpessies die het projectteam van Aanpak Oosterhamrikzone samen met ingenieursbureau Sweco en landschapsarchitectenbureau Lola hebben georganiseerd. Ook tijdens de inloopbijeenkomst op 23 november jl. is de tussenstand gepresenteerd van de gevolgen.

De gemeenteraad heeft in haar principebesluit voor een autoverbinding (juni 2016) een concrete opdracht aan het college meegegeven: het uitwerken van de drie varianten (Bundeling, Splitsing en Circuit) en daarbij te onderzoeken hoe deze varianten op een zo optimaal mogelijke manier kunnen worden ingepast. Uiteindelijk brengen we de drie varianten op een vergelijkbare manier in beeld (multicriteriaanalyse) zodat de gemeenteraad op basis van een voorstel van het college een zorgvuldige afweging kan maken. Op het moment van schrijven is het nog te vroeg om één of meerdere varianten af te laten vallen. Ons college heeft voorgenomen om begin 2018 een voorkeursvariant vast te stellen. De voorkeursvariant wordt vervolgens aangeboden voor inspraak. Naar aanleiding van de reacties wordt de

voorkeursvariant, daar waar mogelijk, aangepast. Het definitieve voorstel wordt voor de zomerperiode aan de gemeenteraad aangeboden.

Wij waarderen uw inzet en constructieve houding voor uw woonomgeving. Inmiddels is er ook een afspraak gemaakt met de verantwoordelijke portefeuillehouders. Wethouders De Rook en Van der Schaaf ontvangen u van harte op maandag 8 januari 2018 tussen 16.45 -17.30 uur op het Stadhuis.

We nodigen u van harte uit om met het projectteam in gesprek te blijven, uw zorgen onder de aandacht te brengen en kritisch mee te kijken met de gepresenteerde concepten en ontwerpen voor een nieuwe auto- en fietsverbinding.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen.



de burgemeester,  
Peter den Ouden



de secretaris,  
Peter Teesink



## ONDERNEMERS KORREWEG

WIJ KIEZEN VOOR DE "FIETSSTRAAT" i.p.v. "SYMETRISCHE" KORREWEG, OMDAT:

- ① DE PARKEERPLAATSEN ZIJN ESSENTIEEL VOOR ONZE BEREIKBAARHEID.
- ② ALS DE PARKEERPLAATSEN AAN ÉÉN KANT VAN DE WEG VERDWIJNEN WORDT DE PARKEERDRUK OP DE ZIJSTRATEN TE GROOT WAARDOOR KLANDIZIE VERDWIJNT.
- ③ GROEN HEEFT EEN UITNODIGENDER UITSTRALING DAN BETON EN ASFALT.

| KORREWEG    | BEDRIJFSNAAM                | HANDTEKENING  |
|-------------|-----------------------------|---|
| 38          | 't Hartje                   |    |
| 18          | ORANJE                      |    |
| 26          | Toko Hendrik                |    |
| 42          | Keopjeshoek                 |    |
| 56          | Daziel Extra Bold           |    |
| 190         | PRIMERA. J. Postma          |   |
| 196         | Korte Weg                   |  |
| 135         | Buchema                     |  |
| 157         | Fietscentrum Bus            |  |
| 199         | Nhu Vinh Ha                 |  |
| 268         | Unik                        |  |
| 113         | Mlerman Bar                 |  |
| 122         | Schoenmakerij VENEMA        |  |
| 124         | Triple Pro Direct Marketing |  |
| 301         | Z A Z A                     |  |
| 22          | 410 Fietsen                 |  |
| 12          | Krol Watersport             |  |
| Besgen<br>3 | M. Kuiper Blz               |  |
| 20          | Bobby" kleding              |  |
| 44          | Wybenga Huisartsenpraktijk  |  |
| 51          | Oriental                    |  |



