

Onderwerp Ontwerpbesluit voorkeursvarianten Aanpak Oosterhamrikzone

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 8

Ons kenmerk 6795349

Datum 21-02-2018 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over het ontwerpbesluit dat ons college heeft genomen over de voorkeursvarianten voor een nieuwe auto-, bus-, fietsverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en het UMCG, een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg, een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal en een verkeersplan voor het Oostelijke stadsdeel. De voorkeursvarianten worden vrijgegeven voor inspraak. Een nieuwe autoverbinding is nodig omdat bereikbaarheid in dit deel van de stad zal verslechteren bij ongewijzigd beleid. Graag gaan wij met uw raad in gesprek over uw wensen en bedenkingen.

#### **Vooraf**

Met het besluit van 2016 concludeerde uw raad dat door de groei van de stad het aantal verkeersbewegingen in het gebied rondom het UMCG zal toenemen. Ondanks de deeleconomie, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken wordt algemeen aangenomen dat het autogebruik blijft toenemen. De verwachting is dat het verkeer aan de oostzijde van de stad met 20% zal toenemen, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in dit gebied. Deze toename kan niet opgelost worden met alleen slimme alternatieven voor de auto of door het aanpassen van bestaande wegen. Niets doen is geen optie, een autoverbinding tussen de Oostelijke ringweg en binnenstad/UMCG is minimaal noodzakelijk om de bereikbaarheid van dit stadsdeel in te toekomst te garanderen.

Onder de noemer Aanpak Oosterhamrikzone hebben wij na het raadsbesluit van juni 2016 de drie verschillende varianten voor een nieuwe auto- en busverbinding uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld om zo een voorkeursvariant te kunnen kiezen.

- In de variant **Bundeling** komt er een stadsstraat aan de Oosterhamrikkade noordzijde met een autoverbinding (2 rijbanen, max. 50 km/u) naast de busbaan (2 rijbanen). Op de Korreweg krijgt de fietser ruim baan en is de auto te gast.
- In de variant **Splitsing** rijdt de bus door de Vinkenstraat, over het Wielewaalplein en door de E. Thomassen à Thuessinklaan (2 rijbanen). Het autoverkeer gaat over de Oosterhamrikkade noordzijde (2 rijbanen, max 50 km/u).
- In de variant **Circuit** blijft de busbaan op de huidige plek, maar worden de twee rijrichtingen van de autoverbinding verdeeld. Het autoverkeer rijdt dan naar de Binnenstad-Oost over de Oosterhamrikkade noordzijde. Verkeer richting de oostelijke ringweg rijdt via de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat.

Het is een intensief traject gebleken. Met de uitgangspunten van het raadsbesluit van 2016 in de hand zijn wij in gesprek gegaan met de directe omgeving, bewoners- en belangenorganisaties. De hamvraag was: ga samen op zoek naar best denkbaar mogelijke uitwerking van de varianten en breng het onderscheid en de consequenties zo scherp mogelijk in beeld, zodat college en uiteindelijk de raad een afgewogen oordeel kunnen vormen over de voorkeursvarianten.

Met onze aanpak hebben we letterlijk de ‘deur’ naar de omgeving opengezet. In een tijdelijk informatiecentrum zijn inloopavonden, klankbordoverleggen, spreekuren, ontwerpessies en individuele gesprekken gevoerd. Ook zijn we wijk ingegaan (wandelingen, supermarktsessies, gesprekken aan huis) om het gesprek te voeren. Want, de aanleg van een nieuwe auto- en busverbinding in de bestaande stad, de woon- en leefomgeving van onze inwoners, niet zonder consequenties. Ventwegen of woonstraten worden vergezeld van drukke gebiedsontsluitingswegen of busbanen. De ‘winst’ op stads- en wijkniveau kan een ‘verlies’ op buurt- en straatniveau betekenen. Dat zien wij op een aantal onderdelen in de beoordeling terug en wordt onderstreept door de reactie van de bewonersorganisaties. Het is dus ook de opgave om kansen in de wijken te verzilveren, en de nadelen zoveel mogelijk te beperken. Er zijn reële zorgen over de thema’s die het woonplezier en de leefomgeving raken: geluid, lucht, (verkeers)veiligheid en parkeren. Er liggen kansen voor de leefbaarheid: meer ruimte voor groen, het versterken van Oosterhamrikkanaal en meer ruimte voor de wandelaar en fietser.

### **Doelstellingen**

Ons college gaat met de voorkeursvariant voor de auto- en busverbinding voor een verantwoorde inpassing van de nieuwe wegen, waarbij wij het doel voor ogen hebben daarbij de woon- en leefomgeving groener te maken en meer verbindingen voor voetganger en fietser te maken, met een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg.

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject volgt de conclusie dat een nieuwe autoverbinding bijdraagt aan een betere bereikbaarheid. Deze nieuwe verbinding verbetert de doorstroming, bundelt verkeer op de hoofdwegen (en dus minder in de wijken) en maakt het wegennetwerk 'robuuster': het netwerk van wegen is door de nieuwe autoverbinding beter in staat om verstoringen en incidenten op te vangen. Juist in dit stadsdeel is dit gewenst.

Ons college is ervan bewust dat de afname van het verkeer op een aantal invalswegen ten opzichte van een situatie zonder autoverbinding beperkt lijkt. De terechte vraag dient zich aan of de (bereikbaarheids)winst van de autoverbinding opweegt tegen de gevolgen voor de straten langs het tracé. De nut en de noodzaak van een nieuwe autoverbinding vragen continu toelichting. Deze opgave laat zich slecht vatten in alleen tabellen met getallen en kwantitatieve gegevens.

Het effect is dat de autoverbinding een deel van het verkeer uit de wijken bundelt naar de oostelijke ringweg. Hierdoor ontstaat er ruimte op de andere invalswegen. Deze ruimte wordt dan opgevuld door bestemmingsverkeer, dat zonder autoverbinding elders in de stad, bijvoorbeeld via de wijken, rijdt. De doorstroming van verkeer op de kruispunten op de invalswegen verbetert, waardoor de bereikbaarheid verbetert. Met de nieuwe autoverbinding is er een alternatief voorhanden, zodat vooral de zuidelijke kruispunten (Europaweg/Damsterdiep/Petrus Camperssingel) worden ontlast. Hierdoor ontstaat een robuuster wegennet: ruimte op het wegennet om verstoringen zoals calamiteiten en spitsdrukte op te vangen. Meer ruimte op de invalswegen en vooral een betere doorstroming voorkomt sluipverkeer door de wijken, en draagt bij aan de leefbaarheid in de wijken.

Een nieuwe autoverbinding maakt een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg mogelijk omdat het aantal auto's hier dan sterk afneemt: fietsers krijgen meer ruimte, auto en bus zijn 'te gast'.

Voor een toekomstbestendige bereikbaarheid is een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal gewenst. Brugopeningen van de huidige busbaanbrug 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.

### **Variant SP en CU**

Bijzondere aandacht verdient het alternatief voor de autoverbinding, ontwikkeld door de fracties van de SP en de ChristenUnie. Met uw raad is afgesproken dat ons college het alternatief van een voorlopig advies zou voorzien. In de bijlage van deze brief vindt u onze reactie.

Met het onmogelijk maken van rijrichtingen op de Petrus Camperssingel en in de Oosterparkwijk daalt het aantal autobewegingen fors. Echter het verkeer zoekt nog steeds een route door de betreffende wijken. Het verkeer wordt naar 'buiten' gedwongen, naar de ringweg. Dat kan de Oostelijke ringweg

prima aan. Voor een groot deel verschuiven de stromen ook naar 'binnen', en zal het verkeer gebruik moeten maken van de Diepenring rondom de binnenstad. In het alternatieve voorstel nemen bijvoorbeeld de intensiteiten op de Diepenring, Boterdiep, Oostersingel toe. Maar effecten zijn ook aan de westkant van de binnenstad. Extra autoverkeer verslechtert de doorstroming van de bussen op de Diepenring. Een extra toename van verkeer kunnen deze wegen in de huidige opzet niet aan. Ook is het strijdig met de ambities en opgaven die uw raad heeft vastgesteld, bijvoorbeeld voor de Diepenring en de Korreweg. Door de hogere intensiteiten van het autoverkeer op de Korreweg kan de ambitie om de Korreweg fietsvriendelijker te maken, niet waargemaakt worden. Een andere oplossing om het extra verkeer op deze wegen op te vangen zien wij niet.

### **Conclusie**

Ons college heeft het 'huiswerk' volgend uit het raadsbesluit van 2016 opgeleverd. Met deze brief bieden wij u de voorlopige ontwerpen voor de auto-, bus,- en fietsverbinding aan, net als twee varianten voor de fietsvriendelijke Korreweg.

Gelet op de hoeveelheid aan informatie hebben wij hebben een toelichting opgesteld bovenop de onderzoeks- en ontwerpdocumenten. Deze toelichting dient als motivering voor de gekozen voorkeursvarianten van ons college. Daarnaast hebben we een uitgebreid verslag opgenomen van de participatie. Belangrijke thema's voor de woon- en leefbaarheid hebben we toegelicht: de toekomst van de Vinkenstraat, parkeren en de herinrichting van de zuidoever van de Oosterhamrikkade. In deze brief gaan we beknopt in op de conclusies en voorkeursvariant.

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject van de adviesbureaus, waarbij de omgeving is betrokken, 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. De effectbeoordeling laat zien dat de uitkomsten van de varianten op een groot aantal aspecten dicht bij elkaar liggen. Het onderzoeks- en ontwerptraject leert ons dat de afweging tussen varianten zich juist concentreert op de woon- en leefomgeving.

In de varianten zijn ontwerpprincipes opgenomen die nodig zijn voor een verantwoorde inpassing: zoals een breed trottoir, een autoluwe woonstraat voor de bewoners en hun bezoek, voldoende afstand tussen woningen en rijbanen en groenstroken met bomenrijen tussen de rijbanen. Zoals bij alle varianten zijn de effecten van lucht en geluid voor de aanpalende straten groot, gezien vanuit een situatie zonder autoverbinding. Een maatregelpakket bestaande uit stil asfalt en (lage) geluidsschermen is nodig.

Daarmee vallen de drie varianten (ruim) binnen de wettelijke grenswaarde van 63dB voor de woningen langs de mogelijke tracés. Woonschepen kennen een lager toegestane geluidsbelasting, namelijk 53dB. Vanwege de ligging bij een brug komt de geluidsbelasting op 1 ligplaats boven deze grens uit.

Het verlies aan parkeerplaatsen valt (maar) beperkt te compenseren. Een deel van de oplossing zien we in uitbreiding van beleidsinstrumenten (via de nieuwe parkeervisie), zoals betaald parkeren en 'parkeren op eigen terrein'. Niet alle thema's in deze fase kunnen tot in detail worden uitgewerkt. Daarom hebben wij de randvoorwaarden benoemd voor een vervolg.

*Bundeling (42 mln, 55-65 mln totale investering)*

- De variant Bundeling concentreert het verkeer aan de Oosterhamrikkade noordzijde en daarmee ook de hinder voor aanwonenden.
- Het Oosterhamrikkanaal moet worden versmald. Dit betekent dat de woon- en leefkwaliteit aan de Oosterhamrikkade noordzijde en voor woonschepbewoners in het Oosterhamrikkanaal behoorlijk onder druk komt te staan.
- Voor de Oosterparkwijk betekent het vanzelfsprekend dat de kwaliteit in principe gelijk blijft.
- Het ruimtebeslag en de fysieke barrièrewerking van de variant Bundeling zet de ambitie om de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk met elkaar te verbinden het meest onder druk.
- Verkeersveiligheid en het verlies aan parkeerplaatsen (-132) pakt gunstiger uit dan bij de andere varianten.

*Splitsing (45 mln, 60-70 mln totale investering):*

- De herontwikkeling van de nieuwbouw aan de Vinkenstraat noordzijde kan in samenhang met de inpassing van de variant worden afgestemd. '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: de woonstraten aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal verkleuren van 'rand' naar 'voorkant'.
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer rijdt via het Wielewaalplein en versterkt hiermee de leefbaarheid en HOV-bereikbaarheid in de Oosterparkwijk, waar honderden, zo niet duizenden inwoners bijkomen. De 'winst' ligt in een rechtstreekse verbinding en 1 kruising minder in het bustracé, weegt zwaarder dan het behoud van de huidige, goed functionerende busbaan.
- Uit de effectbeoordeling komt een negatieve beoordeling op verkeersveiligheid, een belangrijk aandachtspunt voor een vervolg. Dit hangt samen met de oversteekbaarheid en het stimuleren van veilige looproutes.
- De variant Splitsing kost 295 parkeerplaatsen.

*Circuit (34 mln., investering 50-60 mln)*

- De variant Circuit, scoort zwaar 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.
- De variant Circuit kost 312 parkeerplaatsen.
- De aanlegkosten zijn fors minder zijn dan de andere twee varianten.

**Advies bewonersorganisaties**

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.

**Voorkeursvariant**

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 voor verdere uitwerking. De opgave voor het vervolg is een zorgvuldig ontwerp op te stellen voor de kop Vinkenstraat en het Wielewaalplein, waarin verkeersveiligheid, de haltes, parkeren, fietsparkeren en de bereikbaarheid van de ondernemers tot hun recht komen.

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 Starkenborghkanaal 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.

### **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 Starkenborghkanaal 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.

### **Ten slotte**

Uw 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.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geadviseerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,  
Peter Teesink

- Bijlage 1: Alternatief SP en ChristenUnie “*Knip*” in de weg als *alternatief voor openstelling Oosterhamriktracé*
- Bijlage 2: reactie op alternatief SP en ChristenUnie
- Bijlage 3: advies Professorenbuurt-Oost en Buurtcommissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal
- Bijlage 4: Toelichting op ontwerpbesluit
- Bijlage 5: Samenvatting ontwerp- en onderzoekstraject Sweco/LOLA
- Bijlage 6: Auto-, bus- en fietsverbinding Oosterhamrikzone, inclusief Oeververbinding
- Bijlage 7: Fietsvriendelijke Korreweg
- Bijlage 8: Verkeersplan