

Onderwerp Korrewegwijk, vernieuwing riolering Professorenbuurt
en Oppenheimbuurt en Boom Effect Analyse (BEA)

Steller J. Schriever

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 3678130

Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 6390182

Datum **21 JUNI 2017** Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over ons besluit om het ontwerp voor het plan Korrewegwijk, vernieuwing riolering Professorenbuurt en Oppenheimbuurt, en de Boom Effect Analyse (BEA) vast te stellen.

De tekening van de inrichting en de BEA zijn als bijlage toegevoegd.

De riolering van de Korrewegwijk in de Professorenbuurt en Oppenheimbuurt is aan vervanging toe. Van deze gelegenheid maken we gebruik om in overleg met de buurt zonder meerkosten enige herinrichtingsmogelijkheden te verwerken. Tevens gaan we het regenwater afkoppelen en afwateren op het Oosterhamrikkanaal en de Hamburgervijver.

Vier straten krijgen een aangepaste inrichting:

- Van Swinderenstraat
- Van Hamelstraat
- Heymanslaan
- Oosterhamrikkade (noordzijde Oosterhamrikkanaal)

In de Van Swinderenstraat en Van Hamelstraat planten we vanwege de wortelopdruk nieuwe bomen. Om de bomen voldoende doorwortelbare ruimte te geven verschuift de wegas enigszins.

Van Swinderenstraat
Aantal bomen huidige situatie: 23
Aantal bomen nieuwe situatie: 19

Van Hamelstraat
Aantal bomen huidige situatie: 16
Aantal bomen nieuwe situatie: 16

In de Heymanslaan maakt asfalt plaats voor klinkers in combinatie met twee extra plateaus om het 30km/uur regime te benadrukken. De oorspronkelijke dubbele bomenrij wordt hersteld.

Aantal bomen huidige situatie: 17
Aantal bomen nieuwe situatie: 36

Aantal parkeervakken huidige situatie: 37
Aantal parkeervakken nieuwe situatie: 46

De Oosterhamrikkade (noordzijde Oosterhamrikkanaal) wordt geoptimaliseerd met parkeerhavens aan de noordzijde en het aanbrengen van vijf plateaus om het 30km/uur regime te benadrukken. Kanttekening bij de aanpassing van deze weg is dat de inrichting op middellange termijn waarschijnlijk zal wijzigen door de komst van een stadsdeelontsluitingsroute in de Oosterhamrikzone.

In het ontwerpproces is het plan voor de vier straten voor consensus voorgelegd aan vertegenwoordigers van de wijkraad. Voor belangstellenden zijn er drie informatiebijeenkomsten gehouden. Bij de eerste kwam de vernieuwing van de riolering aan bod en het verzamelen van eventuele herinrichtingswensen. In de tweede en derde sessie werden de uitgewerkte plannen gepresenteerd. De inloopavonden werden respectievelijk bezocht door ca. 50, 10 en 20 belangstellenden. Op de herinrichtingsontwerpen zijn totaal zes schriftelijke reacties ingediend. De bijgaande rapportage geeft de beantwoording weer.


De schriftelijke en mondelinge reacties hebben geleid tot aanpassingen van het plan. Voor de Heymanslaan leidde dit tot een derde plateau en in de Oosterhamrikkade was het de aanleiding om vijf plateaus aan te brengen om de snelheid verder te reduceren.

De totale kosten van €7.050.000,- worden gedekt binnen het programma onderhoud en beheer openbare ruimte (€6.800.000,- sanering riolering en €250.000,- groot onderhoud wegen en groen)

Op basis van het gevoerde vooroverleg, de informatieavonden en de mondelinge en schriftelijke reacties, concluderen wij dat er voldoende draagvlak is voor het plan. Ook hebben we in overleg met het gebiedsteam middelen gereserveerd om eventuele extra wensen van bewoners tijdens deze werkzaamheden mogelijk te maken. We verwachten de uitvoering te starten in november 2017. De werkzaamheden zullen ongeveer anderhalf jaar in beslag nemen.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

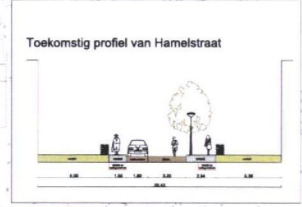
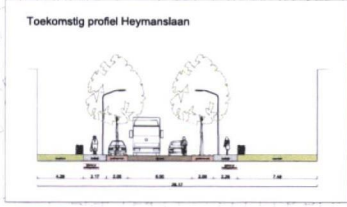


de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

BULAGE



Van Swinderenstraat
 Parkeervak breedte: 17
 Parkeervak breedte: 12
 Aandrijfbreedte: 14

Van Swinderenstraat
 Parkeervak breedte: 22
 Parkeervak breedte: 12
 Aandrijfbreedte: 14

Van Hamelstraat
 Parkeervak breedte: 12
 Parkeervak breedte: 12
 Aandrijfbreedte: 14

Van Swinderenstraat (over)
 Parkeervak breedte: 12
 Parkeervak breedte: 12

Van Swinderenstraat (over)
 Parkeervak breedte: 12
 Parkeervak breedte: 12

- LEGENDA**
- Rijbaan
 - Invalideparkeervak
 - Parkeervak (rijbaan)
 - Parkeervak (haven)
 - Fietspad
 - Voetpad
 - Te planten boom
 - Haag

Rapportage beantwoording schriftelijke reacties op herinrichtingsvoorstel

“Korrewegwijk, vernieuwing riolering”.

Datum: 18 mei 2017

Brief 1

Waarom worden de acacia's in het trottoir tussen Heymanslaan en Diephuisstraat niet gekapt? Het is een aanfluiting voor de buurt.

Uw signaal is een duidelijk signaal, waarvoor dank. We hebben, mede naar aanleiding van uw reactie, deze acacia's onder de aandacht gebracht en zullen bezien wat we met deze bomen moeten doen. We kunnen de bomen niet nu in combinatie met de rioleringswerkzaamheden kappen, omdat voor het kappen van bomen behoorlijk strakke regels en richtlijnen zijn. In elk geval is de vernieuwing van de riolering geen reden om de bomen te kappen. Evenmin is sprake van (acuut) gevaar, want dat kan een reden zijn om bomen per direct te kappen.

Brief 2

1. Sinds de grote toename van jonge gezinnen in de Professorenbuurt-oost, grote behoefte aan een inzamelpunt voor papier en glas. Oosterhamriklaan en kopse kant Hamburgerstraat bevat al huisvuilpunten. Efficiënt om op een van die plekken ook glas- en papierinzameling te doen?

Uw suggestie dat het efficiënt is om hier ook een glas- en papierinzameling te plaatsen wordt door ons in overweging genomen. Op dit moment onderzoeken wij of het mogelijk is aan uw verzoek tegemoet te komen. De gemeente heeft u hierover ook per mail al geïnformeerd.

2. Graag tijdens de werkzaamheden een van de twee in/uitritten Oosterhamrikkade te allen tijde benutbaar houden.

De toegankelijkheid gaan we regelen via een van de twee inritten.

3. Zorg aub voor een slimme, non-invasieve veiligheidsmaatregel over de busbaan ter hoogte van de Oliemuldersbrug. Daar fietsen dagelijks zoveel kinderen, en het is er ronduit gevaarlijk.

De oversteek over de busbaan is bekend aandachtspunt, maar valt niet binnen de scope van het project vervanging van de riolering in de Professorenbuurt. Wij hebben het probleem gemeld bij MeldStad. Zo komt uw melding bij de juiste afdeling binnen, kunnen zij de situatie beoordelen en u hierover uitsluitsel geven.

Brief 3 Heymanslaan.

1. Gezien de vervanging van het asfalt voor klinkers ben ik enerzijds erg positief (stadsaanzicht beter), maar aan de andere kant maak ik me wel zorgen om het geluidsniveau, wat dit zal produceren. Gezien de Heymanslaan een drukke doorvoerstraat is. Aan de andere kant denk ik dat de verhogingen er wel voor zullen zorgen dat men langzamer gaat rijden.

Wij hebben een zorgvuldige afweging gemaakt tussen het gebruik van asfalt of klinkers. Het verkeerslawaai ten gevolge van het gebruik van klinkers dikformaat ten opzichte van asfalt is bij 30km/uur nauwelijks waarneembaar, omdat het motorgeluid bij deze snelheid overheersend is. Om

nog beter de 30km/uur zone te benadrukken en het verkeerslawaai te beperken leggen we een derde plateau aan, zoals u ook al verzoekt in uw volgende vraag.

2. Waarom geen verhoging/drempel ter hoogte van de Heymanslaan 4/6? Het zal de veiligheid vergroten, het zal resulteren in een lagere gemiddelde snelheid en het zal er meer uitzien als een 30km zone. De straat na de bushalte is onoverzichtelijk en men krijgt hier vrijwel nooit voorrang. De snelheid tot de Landstraat is te hoog.

3. Duidelijk aangeven dat het 30 rijden is in de straat, zeker in een drukke doorvoer als in de Heymanslaan.

Ad2, 3:

Naar aanleiding van uw (en andere) reactie(s) hebben we het ontwerp nogmaals tegen het licht gehouden en we hebben uw voorstel tot het plaatsen van een derde plateau, ter hoogte van Heymanslaan 4/6, overgenomen. Tevens wordt de bushalte verwijderd, doordat de bus in de komende dienstregeling niet meer door de Heymanslaan zal rijden. Door het vereenvoudigen van het kruispunt en het aanbrengen van het plateau, hopen we de gelijkwaardigheid van het kruispunt beter te benadrukken en zal er beter voorrang verleend worden. Uw opmerkingen over het beter benadrukken van de 30 km/uur zone, wordt enerzijds bereikt door de inrichting van de weg, maar ook door de juiste bebording. We willen teveel bebording en markering voorkomen, maar zullen in het kader van het vervangen van de riolering de bebording tegen het licht houden.

4. Glas rond de glasbak geeft overlast. Hierbij het verzoek tot ondergrondse opslag.

We nemen uw verzoek natuurlijk in overweging. In het kader van de uitbreiding van voorzieningen van glas en papier onderzoeken we momenteel de mogelijkheid of deze glascontainer ondergronds geplaatst kan worden.

Brief4

1. Ik hoop dat u de klinkerbestrating nogmaals wilt overwegen. Nu 2500 auto's per dag geeft al aardig geluidsoverlast. Door klinkers gaan de meeste automobilisten wellicht wat langzamer rijden, maar tegelijkertijd wordt het geluid dat de weg voortbrengt vergroot. Zeker met de groei van het aantal auto's dat verwacht wordt, lijkt me de keuze voor een klinkerbestrating niet erg bevorderlijk voor het woongenot. Een akoestisch onderzoek laten doen naar de huidige geluidsbelasting lijkt me een goed idee. Overigens is het vaak zo dat klinkerbestrating naarmate het langer ligt meer lawaai gaat voortbrengen: er breken stukjes af en de klinkers komen losser te liggen. U geeft aan dat de keuze voor klinkers mede is gemaakt, omdat de straat in een beschermd stadsgezicht ligt. Dit past beter. Dat ben ik met u eens. Toch denk ik dat gezien de drukte van de straat dit niet een leidend argument zou moeten zijn. Tenzij wat aan het doorgaande/ verbindende karakter van de (woon!) straat wordt gedaan en het aantal auto's drastisch wordt verminderd.

Goed om te horen dat de keuze bevalt om klinkers te kiezen daar ze beter bij de buurt passen dan het huidig asfalt. De Heymanslaan is onderdeel van een 30 km/uur gebied, waar het verblijven centraal staat. Binnen de stedenbouwkundige opzet van de wijk kan de wijk gezien worden als een buurtverzamelweg, een weg binnen het verblijfsgebied waar meer verkeer door gaat. Het blijft echter wel onderdeel van het verblijfsgebied. Gezien het beschermde stadsgezicht en het karakter van de wijk is het, zoals u met ons eens bent, wenselijk om klinkers in de straat aan te brengen in plaats van asfalt. De intensiteit (en ook de toename) van het autoverkeer is geen reden om op een andere manier naar deze weg te kijken. Het is onze verwachting dat het geluidsniveau nauwelijks waarneembaar toe zal nemen, temeer ook omdat de uitvoering met klinkers en plateau's ervoor zorgt dat er minder hard gereden wordt.

2. Het vergroten van de rechtstand in de straat, zal ook uitnodigen om harder te gaan rijden. Ik kan de keuze begrijpen, vanuit de wens tot meer parkeerplaatsen en het behoud van bomen aan weerszijde van de straat. Maar tegelijkertijd wordt door het dubbelzijdig parkeren de straat niet bepaald fraaier. Het vergroten van de rechtstand vind ik alles afwegend geen goed plan.

Het rechttrekken van het profiel is een gevolg van de wens om de dubbele bomenrij langs de Heymanslaan op een duurzame manier te herstellen. Dat betekent dat we de bomen voldoende groeiplaats willen geven, zonder gehinderd te worden door kabels en leidingen. De bomen verschuiven daardoor meer richting de weg-as met als gevolg een versmalling van de rijbaan. Parkeren gaat daardoor van de rijbaan af en komt in de vorm van parkeerhavens tussen de bomen. De toename van het aantal parkeervakken is een bijverdienste en wens, maar vooral een gevolg van het herstellen van de dubbele bomenrij.

Om de straat een intiemer karakter te geven, zijn blokhagen in de boomspiegels een suggestie. Bovendien versmalt dit de straat visueel, wat weer snelheid verlagend werkt. Fietssuggestiestroken zijn ook een goede optie.

Blokhagen onder de bomen of onderbeplanting draagt bij aan het karakter van een 30km gebied. Binnen een 30 km/uur zone gaan we uit van gezamenlijk gebruik maken van de rijbaan door fiets- en autoverkeer. Fietssuggestiestroken passen hier niet in.

3. De geplande verhoogde plateau's t.p.v. kruisingen werken snelheid verlagend ter plaatse. Het afremmen en optrekken geeft echter extra geluid door de motor (en extra luchtvervuiling!). En aangezien het elektrisch rijden vermoedelijk nog wel even op zich laat wachten, zal dit de komende tijd veel overlast geven. Ook kunnen dergelijke verkeersremmende maatregelen tot trillingen leiden - vooral door bussen en vrachtwagens - met mogelijk schade aan en overlast in de woningen. Ik ben voor snelheid verlagende maatregelen, want er wordt soms erg hard gereden. Maar ik vraag me af of de keuzes die nu gemaakt zijn de juiste zijn in het licht van het aantal auto's dat door de Heymanslaan komt en ook gegeven het feit dat er bussen en vrachtauto's door de straat komen.

Door het rechttrekken van het profiel, zijn snelheidremmende maatregelen gewenst. Asverspringen en parkeren op de rijbaan zijn niet mogelijk, dus de enige snelheidsremmende maatregelen zijn in feite drempels of plateau's. We hebben er hier voor gekozen dit te doen ter hoogte van de kruispunten door middel van plateaus. In de nieuwe dienstregeling zal de bus niet meer door de Heymanslaan rijden, waardoor de bushaltes opgeheven worden.

4. De fietsrekken zijn nu als soort van losse elementen in de straat geprojecteerd. Wellicht een idee om fietsparkeren in de parkeerstroken te integreren? Moet wel goed ontworpen worden! Geen fiets en auto direct naast elkaar bijvoorbeeld i.v.m. veiligheid en mogelijke schade aan de auto's. Hoe minder verschillende "hoofdlijnen" je waarneemt, hoe meer rust in het beeld.

De fietsenrekken zijn in clusters geplaatst. Op een aantal plekken is het nog mogelijk indien gewenst om extra clusters te plaatsen. Gezien de hoeveelheid studentenwoningen in de straat willen we efficiënt omgaan met fietsparkeren. Via Flankerend Fietsbeleid, afhankelijk van de aanvragen, wordt nog nader ingezoomd om ruimte te scheppen voor fietsparkeren.

Brief5

Ik begrijp dat de bomen in de van Hamelstraat en de van Swinderenstraat moeten verdwijnen. Nu vraag ik mij af of er ook de mogelijkheid is dat deze worden verplaatst. Ik begrijp dat terugplaatsen geen optie is. Maar misschien verplaatsen naar een andere locatie, is dat mogelijk?

De bomen zijn niet verplantbaar, zo blijkt uit de inventarisatie. De bomen staan in verharding en hebben een dusdanige oppervlakkige beworteling dat verplanten niet haalbaar is.

Brief6

Er wordt te hard gereden in de Heymanslaan. Om aanrijdingen te voorkomen graag meer zicht aanbrengen vanuit de Landstraat-Tellegenstraat en Reigerstraat door in de Heymanslaan vanaf de Oosterhamrikkade het parkeren links te maken en voorbij de Tellegenstraat rechts.

De problematiek van te hard rijden en slecht zicht op de Heymanslaan herkennen wij. Met de vervanging van de riolering en de wens om de bomen te langs de Heymanslaan te herstellen, kunnen wij een nieuw profiel op de Heymanslaan aanbrengen. Met dit profiel krijgt de Heymanslaan een woonstraat-uitstraling, met snelheidsremmende maatregelen, en verbetert het zicht vanuit de Landstraat en de Tellegenstraat.

Dit doen we niet op de manier zoals u voorstelt. De nieuwe parkeervakken gaan we nu tussen de bomen aanleggen.

Op de Heymanslaan vervangen we het asfalt door klinkers en leggen we plateaus aan om de snelheid laag te houden. Hiermee krijgt de Heymanslaan een woonstraatinrichting, wat past bij de maximale snelheid van 30 km/per uur.