

## OPLEGNOTITIE

Behorende bij raadsvoorstel locatiekeuze OBS Brinkschool en verkeersafwikkeling Rummerinkhof aan de gemeenteraad van 12 november 2018

Datum : 6 november 2018  
Onderwerp : Locatiekeuze OBS Brinkschool en verkeersafwikkeling Rummerinkhof  
Bijlagen : 1. Verslag overleg OBS Brinkschool/Stichting Baasis en Peter Petersen school/Vereniging Jenaplanonderwijs Noord (VJN) inzake verhuizing van de Brinkschool naar de Rummerinkhof d.d. 23 oktober 2018;  
2. Brief Vereniging van Eigenaren Rummerinkhof d.d. 22 oktober 2018;  
3. Brief Vereniging van Eigenaren Rummerinkhof d.d. 4 november 2018.  
Steller : R. Bresser

### 1. Inleiding

Aan uw raad is in het raadsvoorstel voor de raadsvergadering van 29 oktober 2018 een voorstel gedaan voor de locatiekeuze van OBS Brinkschool en de verkeersafwikkeling van de Rummerinkhof. Voorafgaand aan deze raadsvergadering is op 23 oktober door de scholen en schoolbesturen gezamenlijk een voorstel aan uw raad gedaan voor de inpassing van OBS Brinkschool op de locatie Rummerinkhof.

Uw raad heeft het college verzocht te reageren op dit voorstel en heeft daarvoor het college in de raadsvergadering van 29 oktober de onderstaande opdracht gegeven:

- 1. Met beide schoolbesturen en directies op korte termijn (vanaf 30 oktober 2018) in contact te treden over de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van dit plan;*
- 2. Een schriftelijk advies te leveren over dit voorgestelde plan, waarbij als uitgangspunt de gemeentelijke kaders en verordeningen gehanteerd worden. En waarbij de uitkomsten van de gesprekken onder 1 worden meegenomen.*
- 3. Dit schriftelijk advies dient uiterlijk 6 november 2018 in het bezit van de raad te zijn.*

*Bij dit door de beide scholen voorgestelde plan zijn er twee punten die we u expliciet als opdracht meegeven om nader uit te zoeken:*

- 4. De ontsluiting van DHE 5+6 via een fietspad naar de Rummerinkhof;*
- 5. Een adequate oplossing van de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden van de bedrijven aan de Rummerinkhof. Deze bedrijven worden bij de gesprekken en de oplossingsrichting betrokken.*

*Als raad hechten we aan onze adviesorganen waaronder de Milieu Advies Raad (MAR) en de Klankbordgroep Verkeer.*

- 6. De MAR en de Klankbordgroep Verkeer in de gelegenheid te stellen hun visie op het collegeadvies te geven.*

In voorliggende oplegnotitie bij het raadsvoorstel d.d. 29 oktober 2018 is het gevraagde advies over het door de scholen voorgestelde plan weergegeven. Daaraan voorafgaand is het door de scholen voorgestelde plan in het kort samengevat.

## **2. Gezamenlijk plan scholen**

De directies en besturen van OBS Brinkschool en Peter Petersenschool hebben een gezamenlijk plan geformuleerd voor de verhuizing van OBS Brinkschool naar de Rummerinkhof. Kern van dit plan is dat het huidige plangebied volledig beschikbaar blijft voor onderwijs- en speelruimte. Daarbij zijn de volgende voorwaarden en uitgangspunten geformuleerd:

- **Parkeren:** de parkeerplekken op het huidige Visioplein komen te vervallen, waardoor er meer ruimte is voor buitenspelen. In de mondelinge toelichting op het plan is door de directies aangegeven dat in het plan wordt uitgegaan van een ontsluiting van het achterliggende parkeerterrein via het huidige Visioplein, waarbij de ontsluiting in westelijke richting opschuift en tegen de erfgrans met de woningen aan de Oosterweg wordt gesitueerd.
- **Plein:** een gezamenlijk plein dat aan beide zijden wordt afgesloten voor fiets- en autoverkeer, waardoor een verkeersvrij schoolplein ontstaat.
- **Verkeersveiligheid:** ouders worden gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan. De schooltijden worden verder gespreid (mogelijk 30 minuten). Het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog wordt heringericht. In de bespreking van het plan is door de directies aangegeven dat ook het personeel wordt gestimuleerd om met de fiets te komen of buiten de directe schoolomgeving te parkeren.

Voor een toelichting op het voorstel wordt verwezen naar het verslag van de bijeenkomst tussen de scholen/besturen d.d. 23 oktober 2018 dat als bijlage is bijgevoegd.

## **2. Overleg scholen en bedrijven**

Op 31 oktober jl. heeft een gesprek plaatsgevonden met de directies van beide scholen en een afvaardiging van het college. In dit gesprek is het plan toegelicht en zijn de knelpunten en standpunten besproken. Het voorstel van de scholen is op een aantal onderdelen verduidelijkt. Het voorstel is niet gewijzigd naar aanleiding van dit gesprek. Op 1 november heeft een gesprek plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van de bedrijven aan de Rummerinkhof. Ook in dit gesprek zijn de knelpunten in de plannen besproken en zijn standpunten toegelicht.

## **3. Parkeerbehoefte**

In de quickscan verkeersaspecten (bijlage 2 bij het raadsvoorstel) is aangegeven dat op basis van toepassing van de CROW-normen een theoretische parkeerbehoefte ontstaat van 70 parkeerplaatsen. Omdat de resultaten van de praktijkmetingen zeer fors afwijken van de theoretische parkeerbehoefte, is de praktijkmethode gehanteerd voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Na extrapolatie van uitgevoerde verkeersmetingen bij gelijkblijvend haalen en brenggedrag is in het raadsvoorstel van maart 2018 een parkeerbehoefte van 130 parkeerplaatsen opgenomen, inclusief parkeerplaatsen voor toekomstige huurders van de overruimte in de Rummerinkhof 8. Vervolgens is met de directies van de scholen en kinderopvang nogmaals kritisch gekeken naar deze parkeerbehoefte en is de parkeerbehoefte bijgesteld naar 80 parkeerplaatsen onder de voorwaarde dat gespreide begintijden worden ingevoerd (30 minuten) en het autogebruik onder ouders en personeel wordt ontmoedigd.

De scholen stellen in hun voorstel dat de parkeerplaatsen ten westen van de Peter Petersenschool vervallen. Op het noordelijk gedeelte resteren 34 parkeerplaatsen, eventueel uit te breiden naar 42 indien een deel van de naastgelegen grond aangekocht kan worden.

Doordat er minder parkeerplaatsen resteren, verwachten de scholen dat het autoverkeer afneemt en meer leerlingen per fiets of lopend worden gebracht. Ons inziens werkt dit mechanisme slechts ten dele. Het laten vervallen van ca. 50% van de parkeercapaciteit is ons inziens niet realistisch, temeer er in de parkeercapaciteit reeds is gerekend met gespreide begintijden en het ontmoedigen van autoverkeer. Uit de in oktober 2017 door Roelofs uitgevoerde schouw blijkt dat de huidige parkeerplaats achter de Peter Petersenschool (38 parkeerplaatsen) tijdens de breng- en haalmomenten al volledig in gebruik is en auto's worden geparkeerd in het groen en op het trottoir. Daarnaast zorgt het gebrek aan voldoende parkeerplaatsen bij de huidige vestiging van de Brinkschool tot hectische situaties en klachten van zowel de school als de omgeving. De Brinkschool heeft hiervoor de gemeente Haren in het verleden meermaals benaderd met de vraag hiervoor maatregelen te treffen. De huidige situatie bij beide scholen staat in contrast met hetgeen in het voorstel van de scholen is opgenomen. Het verder reduceren van de parkeercapaciteit zal leiden tot ongewenst parkeren op de Rummerinkhof en omgeving, onveilige verkeerssituaties en overlast voor omwonenden.

In het overleg met de schooldirecties d.d. 31 oktober jl. is verkend of het bespreekbaar is om in het voorstel van de scholen aan de ontsluitingsweg aan de westzijde van het Visio-terrein één rij dwarsparkeren te situeren, waarmee ca. 19 parkeerplaatsen aan het voorstel van de scholen kunnen worden toegevoegd. De directie van de Peter Petersenschool heeft aangegeven dat dit voor hen niet bespreekbaar is. Ook zijn de mogelijkheden verkend om het personeel elders te laten parkeren en is door het college voorgesteld het personeel bijvoorbeeld te laten parkeren bij de tennisvereniging, waardoor een aanzienlijke reductie op de parkeerbehoefte te realiseren is. Dergelijke alternatieven zijn voor de scholen denkbaar, maar hierover zijn geen concrete toezeggingen gedaan.

#### **4. Schoolplein**

Een verkeersvrij plein faciliteert toekomstige samenwerking tussen de scholen. Het maakt het eenvoudiger om gebruik te maken van elkaars buitenruimte en onderwijsruimten en er ontstaat meer ruimte voor bewegend leren. Het belangrijkste voordeel van het verkeersvrije plein is dat het plein intensiever kan worden gebruikt en een gezamenlijke buitenschoolse opvang kan worden georganiseerd.

De verordening voorzieningen huisvesting onderwijs schrijft voor dat een school moet kunnen beschikken over 600 m<sup>2</sup> schoolplein. In onderstaand overzicht is de indicatieve omvang van de buitenruimte van de Peter Petersenschool in de verschillende situaties/plannen weergegeven. Hierin is uitgegaan van de bruto buitenruimte, dus inclusief groen, opstelruimte voor fietsen etc. Hierin is tevens de schooltuin van de Peter Petersenschool meegegenomen die ten noorden van de school ligt. De getekende uitbreiding van de Peter Petersenschool bedraagt ca. 650 m<sup>2</sup>, ervan uitgaande dat een deel van het bestaande gebouw van Visio behouden kan blijven. De haalbaarheid hiervan dient in het ontwerpproces nog te worden onderzocht. De op basis van de prognose benodigde uitbreiding bedraagt 371 m<sup>2</sup>. De grotere uitbreiding gaat logischerwijs ook ten koste van de omvang van de buitenruimte van de Peter Petersenschool.

<b>Situatie/plan</b>	<b>Oppervlakte (m<sup>2</sup>)</b>
Huidige situatie, incl. in bruikleen gegeven plein van Visio	3.300
Vóór tijdelijke ingebruikname Visio (incl. gebruik deel plein tussen PPS en Visio)	1.900
Scenario 1: doorgaande fietsverbinding en ontsluiting kantoren tussen scholen	1.900
Scenario 2: verkeersvrij plein	2.300
Scenario 3: doorgaande fietsverbinding tussen scholen, ontsluiting kantoren via parkeerterrein	2.000
Voorstel scholen: reductie aantal parkeerplaatsen, verplaatsen ontsluiting	3.500

Geconcludeerd wordt dat de Peter Petersenschool in de drie onderzochte scenario's fors inlevert ten opzichte van het huidige in gebruik zijnde terrein, inclusief het in bruikleen gegeven terrein van Visio. Ten opzichte van de situatie vóór ingebruikname van het gebouw en terrein van Visio zijn de verschillen beperkt. Met het voorstel van de scholen gaat de Peter Petersenschool er op vooruit ten opzichte van de huidige situatie. In alle onderzochte scenario's is echter, ook rekening houdend met ruimte voor fietsenstalling, buitenbergingen, wachtruimte en groen (indicatief ca. 700 m<sup>2</sup>), voldoende buitenruimte aanwezig om te kunnen voorzien in voldoende schoolplein en is een verkeersvrij schoolplein vanuit de voorgeschreven buitenruimte niet strikt noodzakelijk.

## **5. Fietsdoorsteek DHE 5/6 in relatie tot kruispunt ORK**

De fietsverbinding tussen Oosterhaar/station en DHE/Groningen is onderdeel van de verkeersstructuur en is opgenomen in het GVVP<sup>1</sup>. Deze route ontlast het verkeer op de Oosterweg en het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof en biedt fietsers een aantrekkelijke, verkeersluwe en verkeersveilige noord-zuidverbinding. De route vormt een logische rechtstreekse verbinding in het verlengde van de fietstunnel die momenteel wordt gerealiseerd ter plaatse van het station. De fietsdoorsteek is genoemd bij de planvorming voor de woonwijk DHE, zowel naar de nieuwe bewoners als naar de bewoners van de Oosterweg/Rummerinkhof e.o. In reactie op ingediende zienswijzen en in het raadsvoorstel van de vaststelling van het bestemmingsplan van deelgebied 5 en 6 van DHE is aangegeven dat de fietsverbinding een goed alternatief is voor de gezien de toename van de verkeersintensiteit benodigde opschaling van het profiel van de Oosterweg.

Het laten vervallen van de fietsverbinding is met name nadelig voor doorgaand fietsverkeer vanuit Oosterhaar richting Groningen v.v. en de doorstroming en verkeersveiligheid op de Oosterweg en in het bijzonder het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof. Wanneer de fietsroute via de Rummerinkhof vervalt, leidt dit tot een substantiële toename van het aantal fietsbewegingen op de Oosterweg. Uit eerdere prognoses bleek dat c.a. 2.000-2500 fietsers straks gebruik maken van de fietstunnel waarvan een groot deel in noordelijke richting via de Rummerinkhof en de doorsteek naar DHE de weg zal vervolgen. Zonder deze doorsteek moeten fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer op de Oosterweg en bewoners van DHE moeten via de Oosterweg omrijden naar het station of Oosterhaar.

<sup>1</sup> Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

De door Roelofs uitgevoerde verkeerssimulatie van het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof Kromme Elleboog met en zonder fietsverbinding (zie rapportage d.d. 10 oktober 2018, bijlage 9 bij het raadsvoorstel) laat bij handhaving van de fietsdoorsteek een significant gunstigere situatie zien voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof en bij de uitrit van het parkeerterrein naar de scholen. De wachtrij op de Rummerinkhof neemt bij het in stand houden van de fietsverbinding met ruim 60% af ten opzichte van de situatie zonder fietsdoorsteek. Ditzelfde positieve effect is zichtbaar op de overige takken, maar in mindere mate.

Door Royal Haskoning DHV is in de uitgevoerde 2nd opinion geconcludeerd dat het vervallen van de fietsdoorsteek leidt tot een onveilige verkeerssituatie, omdat fietsverkeer zich rond de schoollocaties en op het parkeerterrein mengt met het autoverkeer. Daarnaast bevestigt Royal Haskoning DHV dat het vervallen van de fietsdoorsteek leidt tot extra conflicten tussen auto- en fietsverkeer ter plaatse van de toegang van het parkeerterrein en het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog.

Met de voorgestelde verschuiving van de ontsluiting van de parkeerplaatsen in westelijke richting komt de toegang tot het parkeerterrein dichterbij het kruispunt. Wachtrijen voor de toegang tot het parkeerterrein slaan daardoor eerder terug op het kruispunt. Wachtrijen voor het kruispunt kunnen terugslaan op de parkeervoorziening.

## **6. Ontsluiting en parkeren bedrijven**

Zowel bij het scenario met het verkeersvrij plein (scenario 2) als bij het scenario met alleen een fietsontsluiting (scenario 3) is het noodzakelijk de ontsluiting aan te passen. Alleen bij scenario 1, met een fiets- en auto-ontsluiting tussen de scholen, is het mogelijk de huidige ontsluiting in stand te houden. De aanpassing van de ontsluiting is van invloed op bereikbaarheid van de bedrijven aan de Rummerinkhof. De Vereniging van Eigenaren van de drie bedrijven heeft aan uw raad kenbaar gemaakt dat zij deze aanpassing vanuit verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet wenselijk vindt. In het gesprek d.d. 1 november jl. heeft zij aangegeven dat zij het logischer vindt dat de ontsluiting ter plaatse van de schooltuin van de Peter Petersenschool komt en de schooltuin wordt verplaatst naar het terrein ten westen van de Peter Petersenschool. Daarmee wordt de ontsluiting overzichtelijker. Zij heeft in haar schrijven d.d. 4 november 2018 aangegeven dat indien haar wensen worden ingewilligd, zij de plannen voor het aanvechten van de besluiten achterwege zal laten. De brieven van de Vereniging van Eigenaren zijn als bijlage 2 en 3 bij deze notitie gevoegd. Aangezien de Peter Petersenschool juridisch eigenaar is van het perceel van de schooltuin, is het alleen mogelijk de weg te verleggen conform het voorstel van de Vereniging van Eigenaren, indien de Peter Petersenschool meewerkt aan een uitruil van grond. Eerder is door de Peter Petersenschool aangegeven dat het verplaatsen van de schooltuin voor hen geen optie is. Een ander knelpunt in het voorstel van de Vereniging van Eigenaren is dat de voorgestelde ontsluiting direct tegen de houtwal aan ligt. Deze ligging gaat ten koste van de vitaliteit van de bomen. Indicatief dient de rand van de weg ca. 1,5 meter buiten de kroonprojectie van de bomen te liggen, waarmee de weg aanzienlijk opschuift in noordelijke richting en alsnog met een aantal (weliswaar flauwere) bochten moet worden aangelegd. Op basis van deze gronden moet worden geconcludeerd dat het voorstel van de Vereniging van Eigenaren niet zonder meer te realiseren is.

## 7. Houtwallen

De schoollocatie bevindt zich in een structuur van houtwallen. De waarde van deze groenstructuur is o.a. in het Groenstructuurplan Haren Noord 2008 en het Bomenbeleidsplan gemeente Haren 2010 benoemd. Op basis van een voor het plan uitgevoerde boomeffectenanalyse (BEA) is in de positionering van met name de doorsteek door de zuidelijke houtwal rekening gehouden met de groenstructuur door deze te situeren ter plaatse van een door houtrot aangetaste knotwilg.

Met de door de scholen voorgestelde verschuiving van de ontsluiting wordt de doorsteek in westelijke richting verplaatst en wordt deze gesitueerd ter plaatse van een aantal vitale bomen. De positie is op onderstaande foto weergegeven. Hierdoor dienen in ieder geval een meidoorn en een zomereik te worden gekapt en ontstaat er naast de genoemde zwakke plek nog een forse onderbreking in de houtwal. Ter plaatse van zwakke plekken en bestaande doorsteken kan worden aangeplant, het zal echter nog vele jaren duren voordat de houtwal hier weer enige omvang heeft.



## 8. Communicatie belanghebbenden

Bij de totstandkoming van de plannen zijn diverse scenario's voorgelegd aan de direct belanghebbenden. Het door de scholen voorgestelde plan leidt tot een aantal substantiële wijzigingen die nog niet aan mogelijke belanghebbenden zijn voorgelegd. Dit betreft:

- het laten vervallen van de fietsverbinding;
- het verleggen van de ontsluiting van het parkeerterrein en de bedrijven in westelijke richting, direct achter de percelen van de woningen aan de Oosterweg;
- de reductie van het aantal parkeerplaatsen;
- Wijziging van doorsnijding van de houtwal en een grotere aantasting van het groen.

Deze voorgestelde wijzigingen raken mogelijk andere inwoners van Haren, die in eerste instantie geen direct belang hadden bij de ontwikkeling van de schoollocatie, zoals bewoners van DHE en de Oosterweg. Deze belanghebbenden zijn niet betrokken bij de totstandkoming van de plannen. Dat zal bij keuze voor het voorstel alsnog plaats moeten vinden.

#### **9. Ruimtelijke ordening**

Het verleggen van de auto-ontsluiting en het realiseren van een verkeersvrij plein is in strijd met het huidige bestemmingsplan. De huidige ontsluiting van het parkeerterrein en de kantoren heeft de bestemming 'verkeer' en dient bij het door de scholen voorgestelde verkeersvrije schoolplein te worden gewijzigd in 'maatschappelijk'. De bestemming van de nieuwe ontsluiting van het parkeerterrein dient zowel in het voorstel van de scholen, als bij het in het raadsvoorstel voorgestelde scenario met fietsdoorsteek te worden gewijzigd van 'maatschappelijk' in 'verkeer'. Hiervoor moet een procedure voor wijziging of afwijking van het bestemmingsplan worden doorlopen, waarbij de mogelijkheid wordt geboden zienswijzen in te dienen op de voorgestelde wijzigingen. Belanghebbenden kunnen in beroep gaan tegen het besluit de bestemming te wijzigen of af te wijken van de bestemming. De beroepsprocedures kunnen leiden tot vertraging bij de totstandkoming of noodzaak tot aanpassing van de plannen.

#### **10. Advies Milieuadviesraad en Klankbordgroep verkeer**

Uw raad heeft verzocht de Milieuadviesraad en de Klankbordgroep verkeer in de gelegenheid te stellen hun visie op het advies van het college te geven. De voorliggende oplegnotitie is parallel aan de verstrekking aan uw raad ook aan de Milieuadviesraad en de Klankbordgroep verkeer verstrekt, met het verzoek hun advies op de notitie voorafgaand aan de raadsvergadering van 12 november aan uw raad te verstrekken.

#### **11. Financiële consequenties en Arhi-goedkeuring**

Het voorstel van de scholen heeft een aantal financiële consequenties:

- Waar het in het raadsvoorstel voorgestelde plan voorziet in ca. 80 parkeerplaatsen, ook zonder aankoop van de naastgelegen grond, is het in het door de scholen voorgestelde plan nodig om de grond aan te kopen om 40 parkeerplaatsen te realiseren.
- Het laten vervallen van de fietsdoorsteek leidt ertoe dat de door de provincie toegekende subsidie van € 190.000 voor de aanpassing van de Rummerinkhof tot fietsstraat en de fietsdoorsteek onder druk staat.
- Onderzocht moet worden of de aanpassing van het kruispunt, ook met het extra fietsverkeer naar behoren functioneert. Indien blijkt dat dit niet het geval is, kan het noodzakelijk het kruispunt aan te passen naar een andere kruispuntvorm en/of maatregelen te treffen om de verkeersdruk op de toeleidende wegen te verminderen. Daarbij kan het tijdelijk nodig zijn een verkeersregelaar in te zetten (Uitgaande van één uur per dag tijdens schooldagen bedragen de kosten ca. € 13.000 per jaar).

Vanwege financiële consequenties is Arhi-goedkeuring noodzakelijk. Daarnaast zal de beoogde afwijking van het vastgestelde GVVP met de gemeente Groningen moeten worden besproken en voor Arhi-goedkeuring moeten worden voorgelegd. Niet eerder dan na Arhi-goedkeuring kan de uitvoering van het gewijzigde plan worden voorbereid.

## 12. Conclusie en advies

### *Parkeerbehoefte*

De door de scholen voorgestelde reductie van het aantal parkeerplaatsen is ons inziens niet realistisch. In de in het raadsvoorstel van oktober opgenomen parkeerbehoefte van 130 naar 80 parkeerplaatsen is reeds rekening gehouden met spreiding van begintijden met 30 minuten en met het ontmoedigen van autogebruik. Het schrappen van circa 50% van (reeds teruggebrachte) parkeercapaciteit zal zonder meer leiden tot overlast in de directe schoolomgeving. De voorgestelde verplaatsing van de ontsluiting achten wij ook niet wenselijk, omdat dan een vitaal deel van de houtwal moet worden gekapt. De verplaatsing van de ontsluiting in westelijke richting is niet gewenst voor de bewoners van de aangrenzende percelen aan de Oosterweg en kan leiden tot bezwaren in de bestemmingsplanprocedure. Ons advies is niet mee te gaan met het voorstel van de scholen en vast te houden aan de in het plan opgenomen parkeerbehoefte van minimaal 80 parkeerplaatsen. De locatie van deze parkeerplaatsen kan in de uitwerking van de plannen in nauw overleg met de scholen en andere betrokkenen worden bepaald, waarbij het uitgangspunt is om zoveel mogelijk nuttig te gebruiken schoolplein te behouden..

### *Verkeersvrij plein*

Het realiseren van een verkeersvrij plein leidt weliswaar tot een gunstigere oplossing voor de scholen (meer plein, faciliteren van (toekomstige) samenwerking), het leidt echter tot het vervallen van de fietsdoorsteek en als gevolg daarvan tot meer verkeersdruk op de Oosterweg en in het bijzonder op het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog en daardoor meer kans op onveilige situaties. Er is een reële kans op bezwaren van bewoners van o.a. DHE en Oosterweg en de eigenaren en gebruikers van de kantoren. Vanwege de genoemde aspecten adviseren wij om de fietsdoorsteek te handhaven conform het raadsvoorstel van oktober 2018.

### *Advies naar aanleiding van de voorstellen*

De diverse belangen in het plan leiden ertoe dat er in het college geen overeenstemming is over verkeersafwikkeling en met name de invulling van de fietsstraat. In korte tijd zijn diverse scenario's met een aantal belanghebbenden besproken, waaronder de voorstellen van de scholen en de Vereniging van Eigenaren van de bedrijven aan de Rummerinkhof. Gezien de snelle ontwikkelingen is het niet mogelijk geweest om de scenario's met alle direct belanghebbenden te bespreken, waardoor het proces naast diverse tegengestelde belangen ook nog een aantal open einden kent. Het college concludeert dat het op dit moment nog niet mogelijk is tot een definitief voorstel voor de verkeersafwikkeling te komen en verzoekt de raad de definitieve locatiekeuze en verkeersafwikkeling voor de huisvesting van de Brinkschool op de locatie Rummerinkhof 8 niet vast te stellen en op te nemen in het overdrachtsdocument aan de nieuwe gemeente Groningen.