

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

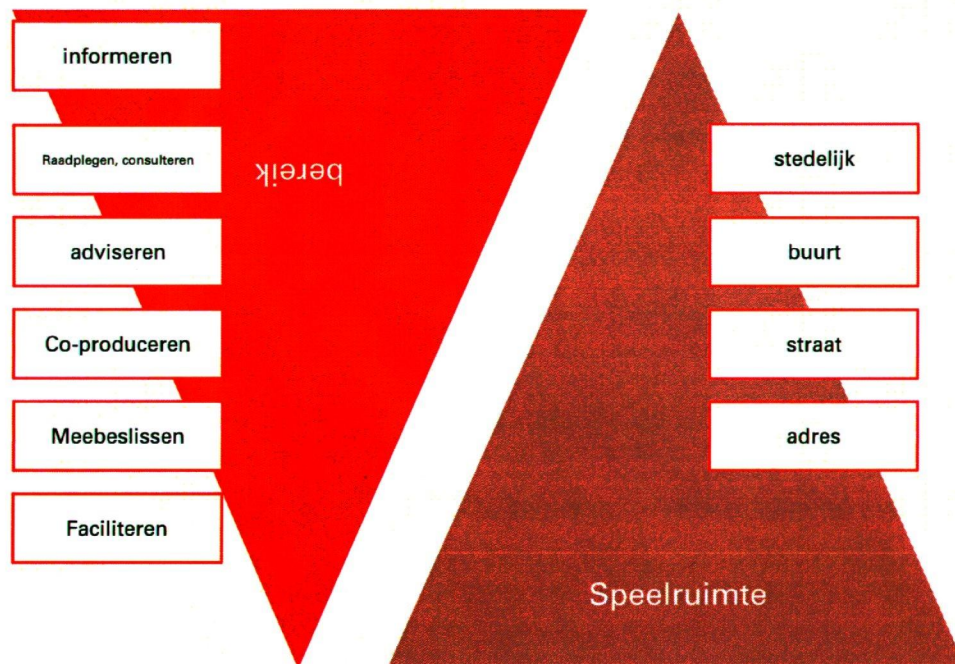


de secretaris,
Peter Teesink

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.

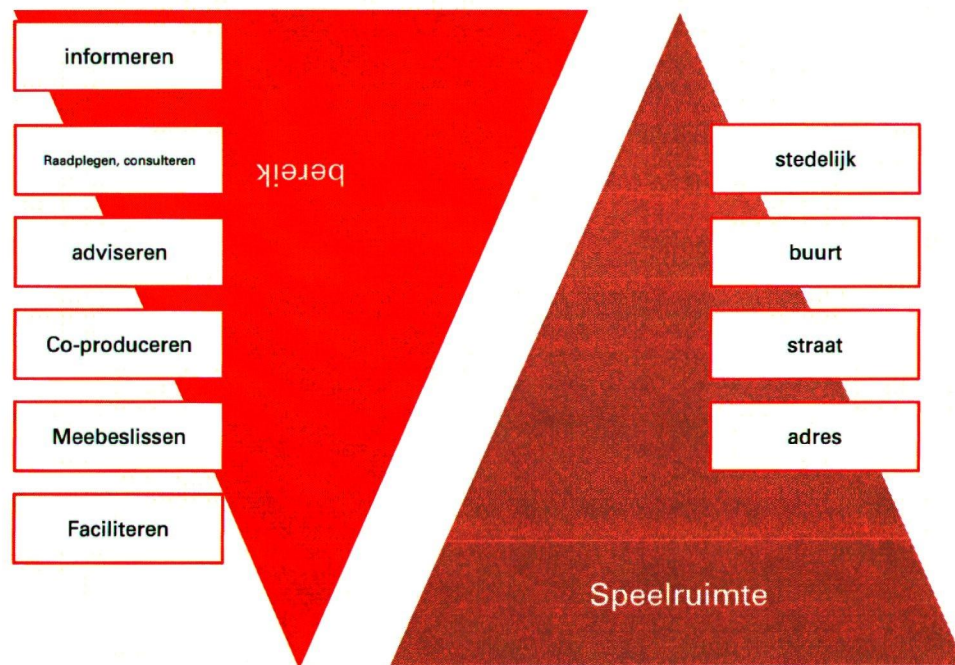
Verantwoordelijke projectleider(s) (d.d. _____):

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 - Sumatralaan - 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.):