

Raadsvoorstel



Onderwerp **Voorkeursvariant Oosterhamrikzone**
Registratienr. 6942606 Steller/telnr. Jeroen Engels/ 8331 Bijlagen 8

Classificatie

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder **De Rook (Van der Schaaf)** Raadscommissie **B&V**

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: Maand 6 Jaar 2018
Raad LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de variant Splitsing vast te stellen voor de auto- en busverbinding in de Oosterhamrikzone;
- II. de variant Fietsstraat vast te stellen voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg;
- III. het tracé van de variant Brug Zuidzijde vast te stellen voor een nieuwe verbinding over het Van Starckenborghkanaal;
- IV. het verkeersplan, inclusief het maatregelenpakket, voor de verdere uitwerking als uitgangspunt vast te stellen;
- V. de voorkeursvarianten Splitsing, Fietsstraat en Brug Zuidzijde en de verkeersmaatregelen verder uit te werken tot een Definitief Ontwerp;
- VI. een definitief besluit over de realisatie van de verschillende onderdelen te nemen na het Definitief Ontwerp;
- VII. de omvang van de plankosten tot aan het definitieve ontwerp vast te stellen op € 2.100.000,--;
- VIII. aanvullende financiële middelen van € 1.050.000,-- beschikbaar te stellen en te dekken uit het Stedelijk Investeringsfonds (onderdeel: gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone) en € 200.000,-- te dekken uit het Uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie;
- IX. het inrichtingsprincipe van de Oosterhamrikkade zuidzijde vast te stellen, en de voorbereiding te treffen voor verplaatsing van de ligplaatsen;
- X. de gemeentebegroting 2018 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen;
- XI. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;
- XII. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.

Samenvatting

In februari 2018 heeft ons college het ontwerpbesluit genomen over de voorkeursvariant voor een nieuwe auto- en busverbinding 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 (brief, kenmerk 6795349). Ons college beoogde met de voorkeursvariant voor de auto- en busverbinding 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.

De inspraak (43 reacties) die daarop volgde heeft niet tot een keuze voor een van de andere twee varianten geleid. Wel zijn op onderdelen nadere randvoorwaarden opgesteld of nieuwe inzichten opgedaan. De zienswijzen gaan over de effecten van de auto- en busverbinding op de directe woon- en leefomgeving, zoals de toename van de geluidsbelasting, zorgen over lucht, verkeersveiligheid en de barrièrewerking van nieuwe infrastructuur. Ook zijn er concrete reacties die gaan over de bereikbaarheid van woningen of ondernemingen. In deze fase zijn er nog vragen of het nut en de noodzaak van een autoverbinding en zijn alternatieven aangedragen. In het zienswijzer rapport gaan we uitgebreid in op deze zorg- en aandachtspunten. In dit raadsvoorstel gaan we in op de randvoorwaarden voor een verder vervolg. Tevens is in antwoord op de inspraak een uitgebreide verantwoording opgenomen voor de keuze voor de variant Splitsing voor de auto- en busverbinding, de variant fietsstraat Korreweg, de nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal en de verkeersmaatregelen. Uw raad wordt voorgesteld de voorkeursvariant vast te stellen en opdracht te geven voor de volgende fase: het maken van een Definitief Ontwerp. Het voorstel dient ook om de voorbereidende werkzaamheden voor de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde op te starten, aansluitend op de nieuwbouw. Een definitief besluit over de realisatie van de verschillende onderdelen volgt op een later moment, na het Definitief Ontwerp. In aanloop naar het Definitief Ontwerp willen wij uw raad nauw blijven betrekken bij de voortgang.

B&W-besluit d.d.: 28 mei 2018

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen groeit flink. Over 10 á 15 jaar is de gemeente met een kwart gegroeid. De groei aan inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers vangen we op in de bestaande stad. Dat betekent een stevige opgave: in de schaarse ruimte moet veel gebeuren. Maar hoe blijft een snelgroeiende stad compact, aantrekkelijk, leefbaar en gezond? Tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad is een nieuwe verbinding nodig voor auto's, fietsers en het openbaar vervoer. Deze nieuwe verbinding moet de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van de stad flink verbeteren. De verdeling van het verkeer over dit deel van de stad wordt beter gefaciliteerd, wat bijdraagt aan een meer evenwichtige balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Daarnaast is er de ambitie om meer ruimte en comfort voor de fiets op de Korreweg te bieden.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid hebben we de volgende ambities:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid tussen binnenstad en oostelijke ringweg: aanleg van nieuwe autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde;
- Instandhouden, danwel verbeteren hoogwaardige openbaar vervoer P+R Kardinge-UMCG Noord: aanleg van een vrijliggende busbaan in de Oosterparkwijk;
- Verbeteren van verkeersveiligheid en comfort voor fietsers op de Korreweg: herinrichting tot fietsstraat, aansluiting op de nieuwe Gerrit Krolbrug;
- Verbeteren betrouwbaarheid oversteek voor auto, bus en fiets van het Van Starckenborghkanaal: nieuwe oeververbinding.

Er moet een goed evenwicht zijn tussen het stedelijk belang en de gevolgen voor de omgeving.

- Wonen, werken en verblijven: consequenties voor straten, buurten en wijken;
- Verbindingen: verminderen barrièrewerking van infrastructuur en Oosterhamrikkanaal: levendige stadsader, gebied in verandering;
- Groen en water: versterken van waarden en kwaliteiten in de omgeving.

De Voorkeursvariant is het resultaat van uitgebreid onderzoek en inbreng vanuit de wijken, (belangen)organisaties en politiek. Na het ontwerpbesluit heeft er inspraak plaatsgevonden, heeft de raad een hoorzitting georganiseerd en is het ontwerpbesluit opiniërend besproken in de raadscommissie. Het vaststellen van de Voorkeursvariant is een belangrijke stap, maar nog niet het definitieve besluit tot de aanleg van de infrastructuur en de start van de investeringen. Het slothoofdstuk in dit raadsvoorstel blijkt vooruit op het vervolgtraject

Kader

Routekaart Oosterhamrikzone (2013)

De Routekaart Oosterhamrikzone vormde een stappenplan voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone. Het bevatte scenario's over hoe de Oosterhamrikzone zich zou kunnen ontwikkelen in de komende jaren. Het belangrijkste onderscheid in deze scenario's was het wel of niet realiseren van een auto-verbinding tussen de Oostelijke Ringweg en Binnenstad / UMCG inclusief het vervangen van de Gerrit Krolbrug.

Bereikbaarheidsstudie UMCG (2013)

Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de gemeente en het UMCG de Bereikbaarheidsstudie UMCG uitgevoerd. Zij hebben diverse varianten onderzocht voor verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke aanrijroutes. Hierbij is het Oosterhamriktracé als alternatief meegenomen.

Principebesluit (2016)

Voor het vervolg op de bereikbaarheidsstudie is onderzocht of een tracé voor auto (en fiets) door de Oosterhamrikzone daadwerkelijk de meest optimale route is tussen Oostelijke Ringweg en Binnenstad/UMCG. Voor deze verbinding zijn diverse alternatieven onderzocht, evenals het bestaande tracé via de Gerrit Krolbrug (nieuw voor oud) en de Korreweg. Dit onderzoek behelsde de volle breedte, dus

inclusief kwalitatief goede inpassing in de leef- en woonomgeving. Een second opinion op de bereikbaarheidsstudie en een ruimtelijk onderzoek naar de kansen voor de woon- en leefkwaliteit vormden de onderbouwing voor de vaststelling dat een autoverbinding nodig is en het besluit om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg uit te werken.

Ontwerpbesluit (2018)

Ons college heeft in februari 2018 het 'huiswerk' wat volgde uit het raadsbesluit van 2016 opgeleverd. Met het ontwerpbesluit zijn de voorlopige ontwerpen voor de auto- en busverbinding gepresenteerd, net als twee varianten voor de fietsvriendelijke Korreweg. Voor een nieuwe oeververbinding hebben we de locatie en haalbaarheid onderzocht. De effecten van deze ontwerpen en voorstellen zijn beoordeeld in een Multi Criteria Analyse. Daarnaast is een verkeersplan opgesteld met een pakket verkeersmaatregelen voor de bereikbaarheidsdoelen. Uitgangspunt voor de variantenstudie vormden de uitgangspunten uit het principebesluit.

De ontwerpdocumenten en rapportages zijn in februari 2108 voorzien van een samenvatting van het onderzoeks- en ontwerptraject, gelet op de veelheid aan informatie. Deze toelichting diende tevens als motivering voor het ontwerpbesluit van het college van B&W. In de voorkeursvariant (Splitsing) rijdt de bus (2 rijbanen) door de Vinkenstraat, over het Wielewaalplein en door de E. Thomassen à Thuessinklaan. Het autoverkeer rijdt via de Oosterhamrikkade noordzijde (2 rijbanen, max 50 km/u). De nieuwe autoverbinding maakt de inrichting van de Korreweg als fietsstraat mogelijk omdat het aantal auto's fors afneemt: fietsers krijgen meer ruimte, auto en bus zijn 'te gast'. Duidelijk is dat een fietsstraat niet eerder kan worden uitgevoerd voordat er een goed alternatief voor het doorgaande verkeer is.

Voor een toekomstbestendige bereikbaarheid is een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal gewenst in het verlengde van de Vinkenstraat. In de toekomst hebben brugopeningen van de huidige busbaanbrug 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.

In de toelichting zijn ook de moties en toezeggingen beantwoord. Daarnaast hebben we een uitgebreid verslag opgenomen van de participatie. Belangrijke thema's voor de woon- en leefbaarheid hebben we uitgelicht: de toekomst van de Vinkenstraat, parkeren en de herinrichting van de zuidoever van de Oosterhamrikkade. Bijzondere aandacht verdiende het alternatief voor de autoverbinding, ontwikkeld door de fracties van de SP en de ChristenUnie.

Argumenten en afwegingen

Uit het onderzoeks- en ontwerptraject volgt de conclusie dat een nieuwe autoverbinding bijdraagt aan een betere bereikbaarheid in het oostelijke stadsdeel, rondom de binnenstad/UMCG. 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.

De inspraak (43 reacties) die daarop volgde heeft niet tot de keuze voor een van de andere twee varianten of het terugdraaien van het ontwerpbesluit geleid. Wel zijn op onderdelen nadere randvoorwaarden opgesteld en nieuwe inzichten opgedaan. De zienswijzen gaan over de effecten van de auto- en busverbinding op de directe woon- en leefomgeving, zoals de toename van de geluidsbelasting, zorgen over lucht, verkeersveiligheid en de barrièrewerking van nieuwe infrastructuur. Ook zijn er concrete reacties die gaan over de bereikbaarheid van woningen of ondernemingen. In deze fase zijn er nog vragen of het nut en de noodzaak van een autoverbinding en zijn alternatieven aangedragen. In het zienswijzerapport gaan we uitgebreid in op deze zorg- en aandachtspunten.

Nut en noodzaak

Het effect van de autoverbinding is dat een deel van het verkeer uit de wijken bundelt naar de oostelijke ringweg. Hierdoor ontstaat er ruimte op de andere invalswegen. Deze ruimte wordt benut door ander bestemmingsverkeer, dat zonder de autoverbinding nu elders als sluipverkeer door de wijken rijdt. De doorstroming van verkeer op de kruispunten op de invalswegen verbetert, waardoor de bereikbaarheid verbetert. Met de nieuwe autoverbinding komt er een alternatief, 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. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de wijken.

Milieu-effecten: lucht, geluid en trillingen

We hebben de milieu-effecten onderzocht van de nieuwe auto- en busverbinding. Dit is vergeleken met de situatie zonder autoverbinding.

- Voor fijnstof is het verschil minimaal. Voor stikstofdioxide verslechtert de situatie licht, en is vergelijkbaar met de huidige situatie aan bijvoorbeeld de Petrus Campersingel of het Damsterdiep. De luchtkwaliteit in de Oosterhamrikzone is nu overal ruimschoots voldoende en dat verandert niet door deze plannen. Daarnaast hebben we ambitie om de bussen de komende jaren verder te verduurzamen door elektrisch rijden.
- Berekend is wat de nieuwe autoverbinding betekent voor de geluidsbelasting. Daaruit blijkt dat geluidsmaatregelen nodig zijn: stil asfalt in combinatie met een (laag) geluidsscherm. Met deze maatregelen zal de geluidsbelasting op plekken waar die nu hoog is, afnemen. Op andere plekken blijft de geluidstoename beperkt en zal op één uitzondering na (ligplaats woonschip), nergens de geluidsnorm overschrijden. Over het gebied gezien zal het verkeerslawaai afnemen.
- De autobussen kunnen in bepaalde mate bodemtrillingen veroorzaken. Er zijn geen wettelijke normen. Na het ontwerpbesluit is (oriënterend) trillingsonderzoek uitgevoerd. De verwachte trillingsniveaus zijn getoetst aan de meet- en beoordelingsrichtlijn voor personen in gebouwen. Bij een voldoende zware wegfundering en een vlak wegdek (asfalt) kan naar verwachting worden voldaan aan de toelaatbare (streef)waarde in de dag-, avond- en nachtperiode. Voorafgaand aan de aanleg wordt de daadwerkelijke overdracht en bodemdemping in kaart te gebracht aan de hand van metingen. De resultaten van deze metingen kunnen meegenomen worden in het ontwerp van de busbaan.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijke zorg, vooral rondom de lijnvoering van het HOV in de Oosterparkwijk. Hoe verhoudt zich een 50 km/h busverbinding tot woon- en leefomgeving van de bewoners? Eenzelfde vraag is gesteld over het Wielewaalplein, waar de winkels ook bereikbaar moeten zijn voor auto's en bevoorrading.

- Aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal ontstaat in vlot tempo een nieuw stedelijk gebied, op korte afstand van de binnenstad. Met de keuze voor de autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde wordt dit gebied een nieuwe toegangsroute van de stad. Het functioneren van de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan als woonstraat én HOV-busbaan tegelijk, is sterk afhankelijk van de detaillering van het ontwerp. In de volgende fase van het project gaan we, in werkgroepen met de buurt de gevolgen en oplossingen verder uitwerken. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld de feitelijke snelheid van de bus, de rijtaakverzwaring voor chauffeur (zichtlijnen, leesbaarheid busbaan), context van omgeving (intensief stedelijk), ontwerp en materialisering en verkeersmaatregelen zoals signalen en bebording.
- Fietsers zullen gebruik blijven maken van de E. Thomassen à Thuessinklaan als doorgaande route vanuit de Oosterparkwijk. Vooral bij de aanleg van een nieuwe fietsverbinding naar Kardinge. Een woonstraat van 3,5 meter breed is in principe voldoende is voor fietsverkeer in twee richtingen. We zullen in de vervolgfase nagaan of de rijbaan breder kan.
- De voorkeursvariant voor de busverbinding gaat uit van een nieuwe inrichting van het Wielewaalplein. Daarom gaan we in de vervolgfase een ontwerp maken met o.a. aandacht voor parkeerplaatsen, ruimte voor fietsparkeren en houden we tegelijkertijd rekening met het functioneren van de winkels. Hiervoor organiseren we werksessies met bewoners en ondernemers van het Wielewaalplein en de kop van de Vinkenstraat/Zaagmuldersweg.
- Omwonenden willen graag een fysieke afscheiding als 'buffer' tussen de woningen en de nieuwe auto- en/of busverbinding. Deze fysieke afscheiding komt er in de vorm van een laag geluidsscherm (circa 80 centimeter) omringd door groen (planten/struiken).
- Voor een verkeersveilige inrichting van de Korreweg gaat de maximumsnelheid omlaag van 50 km/uur naar 30 km/uur. De verwachting is dat de snelheid in werkelijkheid nog lager ligt omdat het autoverkeer zich moet aanpassen aan de snelheid van de fietsers. Door fietsers, auto's en bussen te mengen op één baan, is het voor het gemotoriseerde verkeer duidelijk dat zij in het 'domein' van de fietser zijn. In aanloop naar werksessies met de omwonenden en belanghebbenden over de detaillering van het ontwerp wil ons college de komende periode met deskundigen en uw raad een expertmeting houden, om zo een beter gevoel te krijgen hoe deze in de praktijk zal gaan

functioneren. Duidelijk is dat een fietsstraat niet eerder kan worden uitgevoerd voordat er een goed alternatief is voor het doorgaande verkeer is: de nieuwe autoverbinding.

Parkeren

- 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. Van de ruim 5600 openbare parkeerplaatsen in het gebied vervallen 300 parkeerplaatsen.
- Parkeren is een van de belangrijkste zorgpunten voor de omgeving, zeker in de buurten waar de bezettingsgraad hoog is. In een groot deel langs het tracé (Professorenbuurt Oost en Oosterhamrikkade zuidzijde) is medio april betaald parkeren ingevoerd. Dat betekent dat deze buurten minder aantrekkelijk zijn voor forensen of bewoners uit aangrenzende wijken. Maar het probleem is hiermee nog niet opgelost.
- Bewonersorganisaties bepleiten dat de parkeercapaciteit gewaarborgd blijft. Het college van B&W is met de bewonersorganisaties van mening dat het probleem niet op de wijk afgewenteld mag worden. Voorafgaand aan een realisatiebesluit moet het pakket maatregelen dat leidt tot een acceptabele bezettingsgraad duidelijk zijn, en waar mogelijk worden ingevoerd. De maatregelen leiden tot een Gebiedsparkeerplan. Omwonenden, ondernemers en belangenorganisaties worden gevraagd om mee te denken. Extra aandacht is nodig voor het Wielewaalplein en de E. Thomassen à Thuessinklaan.
- Een afname van parkeerplaatsen binnen een gebied betaald parkeren heeft gevolgen voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf. In het Gebiedsparkeerplan worden de financiële gevolgen hiervan in beeld gebracht.

Barrièrewerking / ruimtelijke kwaliteit

- De huidige busbaan en ontoegankelijke oevers van het Oosterhamrikkanaal vormen decennia een barrière tussen beide wijken. Ze vormden letterlijk de 'achterkant' van de wijken. De belangrijkste ingreep om de wijken te verbinden was de keuze voor de nieuwbouw aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal, het aanleggen van dwarsstraten tussen de Oosterhamrikkade zuidzijde / Vinkenstraat en om nieuwe verbindingen aan te leggen over het Oosterhamrikkanaal.
- Vergroening, versterking en nieuwe verbindingen bieden de grootste kans om de woon- en leefomgeving aantrekkelijker te maken. Langs het Oosterhamrikkanaal wordt een groene route ontwikkeld die de omliggende woonwijken verbindt en het kanaal een nieuw aanzicht geeft. De zuidelijke oever wordt nieuw ingericht zodat er meer ruimte ontstaat voor een wandelroute met groene oevers en verblijfskwaliteit. Door de Oosterhamrikzone te benaderen als een 'park' werkt het kanaal als een verbindende groenzone in plaats van een barrière.
- Wandel- en fietsroutes langs en over het Oosterhamrikkanaal takken aan op de bestaande stedelijke structuur en verbinden de al aanwezige openbare plekken langs het kanaal met nieuwe voetgangerspaden. Ter hoogte van belangrijke openbare ruimtes worden extra oversteken over het Oosterhamrikkanaal gemaakt. Deze nieuwe bruggen sluiten aan op het bestaande stratennetwerk en versterken de wijkverbindingen. Aandachtspunt is het ruimtebeslag van het toekomstige kruispunt bij de Oliemuldersweg en de hellingbaan van de nieuwe brug over het van Starckenborghkanaal.
- De haalbaarheid van ontmoetingsplaatsen hangt af van de ruimte die beschikbaar is. Immers: het 'wonen op het water' is een uitgangspunt.

Randvoorwaarden

Uit de verschillende varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg heeft ons college de voorkeursvariant Splitsing gekozen en opengesteld voor inspraak. Daarbij hebben wij aangegeven dat er voor een volgende fase een aantal randvoorwaarden gelden. Dit hebben wij teruggelezen in de zienswijzen, maar ook gehoord in de bespreking van het besluit met uw raad. Wij koppelen aan dit voorstel randvoorwaarden voor vervolgfase, die mede op aangeven van de bewonersorganisaties zijn bepaald.

- Er wordt een second opinion gehouden op de thema's lucht en geluid;
- Er wordt een gebiedsparkeerplan opgesteld. Uitgangspunt is dat er geen parkeerprobleem op de wijk afgewenteld wordt;
- Er wordt een inrichtingsplan ontwikkeld, waarin de concrete maatregelen voor een veilige inrichting woon- en leefomgeving zijn opgenomen. Dit geldt ook voor de fietsstraat Korreweg;

- Er wordt een groenplan ontwikkeld, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor het verzachten van de barrièrewerking. Het niveau van structureel onderhoud is onderdeel van het plan;
- De tijdelijke fietsverbinding wordt uitgewerkt tot Definitief Ontwerp.

In de totstandkoming van de opeenvolgende besluiten is uw raad actief en 'aan de voorkant' betrokken geweest. Het benoemen van duidelijke voorwaarden en de instelling van de begeleidingscommissie zijn daar twee sprekende voorbeelden van. Ons college wil de rol van uw raad op dit onderwerp ook graag verder bestendigen. Het voorstel om een Definitief Ontwerp vast te stellen betekent niet dat uw raad uit beeld is in de tussentijdse periode. Het voortzetten van de begeleidingscommissie, het organiseren van werksessies en uw raad actief informeren over tussentijdse mijlpalen zijn concrete acties die wij zien.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Op 21 december 2016 hebben we u per brief (kenmerk: 6059029) geïnformeerd over de participatieaanpak voor Aanpak Oosterhamrikzone. Ons college heeft hierin aangegeven te streven naar een hoge mate van participatie door actief, tijdig, volledig en zorgvuldig de omgeving te betrekken bij de uitwerking van deze projectonderdelen. In het participatierapport is beschreven op welke manier invulling is gegeven aan het proces: het doel, de inzet en het resultaat.

Het participatierapport was onderdeel van het collegebesluit van B&W over de aanpak van de Oosterhamrikzone van 20 februari 2018 en ging over de periode januari 2017 tot en met december 2017. Het participatierapport is sindsdien geactualiseerd met informatie over inspraakperiode.

Voor de vervolgfase willen wij de aanpak vervolgen met een vergelijkbare inzet, zichtbaarheid en bereikbaarheid. Doordat twee varianten afvallen (Bundeling en Circuit) kan de focus worden gericht op de straten waar nog een aantal stevige opgaven liggen.

In het zienswijzerapport gaan we in op de reacties en voorwaarden vanuit de directbetrokken bewonersorganisaties.

Financiële consequenties

Investerings projectonderdelen

Een raming is opgesteld van de projectonderdelen volgens de Standaardssystematiek voor Kostenramingen (SSK) met daarin verwerkt de bouwkosten, engineering en risico's. Bovenop deze kosten is een budget nodig voor indexering (hangt af van periode van aanleg), verwerving (speelt bij tracé 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.

De voorkeursvariant Splitsing is geraamd op een investering van 60-70 miljoen euro, de brug over het Van Starckenborghkanaal 35-45 miljoen en de fietsstraat op 5 miljoen euro. De afgelopen periode hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen met de omgeving, belangenorganisaties en samenwerkingspartners. De raad heeft reeds middelen beschikbaar gesteld voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg (€ 5,0 miljoen) en de geormerkte middelen voor de gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone (ruim € 6 miljoen binnen het Stedelijk Investeringsfonds).

De provincie is onze belangrijkste samenwerkingspartner. We hebben afgesproken dat we samen optrekken in de zoektocht naar financiële middelen voor dekking van de 'Ringspaarprojecten'. Dit zijn de projecten Stationsgebied, Aanpak Ring West en Aanpak Oosterhamrikzone. De provincie draaide mee in het projectteam voor Aanpak Oosterhamrikzone, gelet op de afspraken over het 'Ringsparen', de kwaliteit van het openbaar vervoer en het belang van de bereikbaarheid van stad en regio. Het tijdpad is erop afgestemd dat in het bestuurlijk overleg Ringsparen een inhoudelijk akkoord op de onderzoeks- en ontwerpresultaten en de voorkeursvariant gevraagd kan worden. Het gesprek over zicht op de financiering en prioritering van de investeringsopgaven voor de stad en regio volgt op het moment dat de integrale afweging gemaakt kan worden in samenhang met de Aanpak Ring West en het Stationsgebied. Met de provincie verkennen we ook de mogelijkheden om het gesprek aan te gaan met het Rijk voor opname van de nieuwe brugverbinding over het Van Starckenborghkanaal in fase III Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

Wanneer er zicht is op bindende afspraken over de financiering van de investeringsopgave voor de Voorkeursvariant worden ook de financiële consequenties duidelijk, waaronder die voor het weerstandsvermogen.

Plankosten

De omvang van de plankosten tot aan het definitieve ontwerp stellen we op € 2.100.000,--. Uw raad heeft in juni 2016 een bedrag van € 500.000,-- beschikbaar gesteld voor de planuitwerking van de varianten voor de autoverbinding. Dit bedrag werd gedekt uit het budget ISV gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone. Op 28 november 2017 heeft u € 350.000,-- beschikbaar gesteld voor de afronding van de variantenstudie. Daarnaast is voor de fietsvriendelijke Korreweg een bedrag van 5 miljoen euro gereserveerd in het Uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie. De plankosten voor de afgeronde fase van de fietsvriendelijke Korreweg bedroegen € 150.000,--.

De kosten voor een Definitief Ontwerp hebben we geraamd op 1,25 miljoen euro, bestaande uit de kosten voor de projectorganisatieorganisatie, de participatie (vergelijkbare inzet als in de afgelopen periode) en de kosten voor de diverse onderzoeken en ontwerpen die nodig zijn.

Dekking

Dekking voor de verdere planuitwerking kan gevonden worden in de reeds beschikbare middelen voor de fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg. Van de 5,0 miljoen is reeds 150 duizend euro uitgegeven. Het voorstel is om voor de komende fase 200 duizend te gebruiken.

Het voorstel is de resterende plankosten te dekken uit de gereserveerde middelen voor de gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone (voormalig ISV). De middelen voor gebiedsontwikkeling kunnen aangewend worden voor de herinrichting van de kade en de verplaatsing (en mogelijke) verwerving van de schepen in het kanaalvak van het Oosterhamrikkanaal.

Begrotingswijziging 2018									
Voorkeursvariant Oosterhamrikzone									
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling								
Naam voorstel	Voorkeursvariant Oosterhamrikzone								
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad								
Incidenteel / Structureel	I								
Soort wijziging	Exploitatie								
Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro			
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	Saldo na res. mut.
07.3 Auto	07. Verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.050		-1.050			-1.050
07.3 Auto	07. Verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I			0		1.050	1.050
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.050	0	-1.050	0	1.050	0

Overige consequenties

Herinrichting Oosterhamrikkade zuidzijde

- 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 maatvoering van de tuinen, balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor afscheiding en versterking van de groenstructuur.
- Tegelijkertijd hebben we moeten constateren dat we verschillend aankijken tegen nut en noodzaak van een wandelpad langs het water en de woonschepen en de plek van parkeerplaatsen in het dwarsprofiel. Ook hebben we de ambitie om de oever bij de zwaaihoek 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.
- Het voorstel aan uw raad is om alvast de voorbereidende werkzaamheden op te starten voor de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde, vanwege de onduidelijkheid waarin de woonschepeneigenaren al jaren in verkeren, de samenhang met de nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade zuidzijde en de voorbereidingstijd voor verplaatsen van ligplaatsen. Ons college

ziet de herinrichting van Oosterhamrikkade zuidzijde als een 'no regret' maatregel. Komende periode wordt het huidig principeprofiel verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. De investeringsopgave van het definitief ontwerp wordt geraamd. Dekking kan worden gevonden in de gereserveerde middelen voor de gebiedsontwikkeling.

Vervolg

Projectfase Definitief Ontwerp

De volgende projectfase is het uitwerken van het Voorlopig Ontwerp naar een Definitief Ontwerp.

Als vervolgstap naar een Definitief Ontwerp zien we een combinatie van een Stedenbouwkundige Uitwerking met een ontwikkelstrategie, waarbij de stedenbouwkundige uitwerking zich van een voorlopig ontwerp (VO) kan doorontwikkelen tot een definitief ontwerp (DO). Naast de uitwerking van het voorlopig ontwerp gaat de gebiedsontwikkeling in aanzienlijk tempo verder. Langs de Oosterhamrikkade zuidzijde, de herontwikkeling Vinkenstraat noordzijde en langs het Van Starckenborghkanaal (zowel aan de kant van de Korrewegwijk alsook de Oosterparkwijk). Wanneer de voorkeursvariant wordt vastgesteld ontstaat er ook een onwikkelperspectief voor de koplocaties aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal. In het proces tot nu toe zijn de opgaves complex geweest. Er spelen diverse woningbouwontwikkelingen in het gebied die vanuit de gemeente worden begeleid. We zien ook dat de veelheid aan projecten waarop regie gevoerd moet worden verder toeneemt, en dat vooral de afstemming in de complexiteit van de projectonderdelen nog meer aandacht behoeft.

In de vervolgfase worden de maatregelen uit het Verkeersplan verder uitgewerkt, zoals het ontwerp en de verkeersregelingen van de kruispunten op de nieuwe autoverbinding. Evenals de benoemde maatregelen op de kruisingen Bedumerweg-Sumatralaan en Europaweg-Damsterdiep en de kruisingen op de route Kapteynlaan/Sumatralaan.

Na een besluit over het Definitief Ontwerp volgt een periode dat het project wordt voorbereid voor een aanbesteding. Voorafgaand aan de realisatie vinden de benodigde voorbereidende werkzaamheden plaats, zoals planologische procedures, verwerving van gronden, het verleggen van kabels en leidingen etc.

Lange Termijn Agenda

Juni 2018 Raadsvoorstel voorkeursvariant Oosterhamrikzone

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink