

Raadsvoorstel

Onderwerp **Aanvraag aanvullende middelen variantenanalyse Aanpak Oosterhamrikzone**
Registratienr. 6582302 Steller/telnr. Jeroen Engels/8331 Bijlagen 2

| | | | |
|--------------------------------|---|----------------|------------------|
| Classificatie | Openbaar <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk | | |
| Portefeuillehouder | De Rook | Raadscommissie | Beheer & Verkeer |
| Langetermijn agenda (LTA) Raad | LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 10 Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA | | |

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de omvang van de kosten voor de variantenanalyse vast te stellen op € 850.000,--;
- II. de aanvullende kosten van € 350.000,-- te dekken uit het Stedelijk Investeringsfonds (onderdeel: gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone);
- III. de budgettaire effecten voor 2017 te verwerken bij het verzamelraadsvoorstel begrotingswijzigingen 2e en 3e kwartaal 2017.

Samenvatting

In juni 2016 heeft uw raad besloten dat er in de Oosterhamrikzone een nieuwe autoverbinding nodig is tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad (kenmerk 5715156). Daarvoor zijn drie varianten gemaakt die verder worden uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers kunnen gaan rijden, over de mogelijke inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades langs het Oosterhamrikkanaal. Ook onderzoeken we de gevolgen voor de omgeving en de maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Na het principebesluit heeft ons college de tijd uitgetrokken om de vervolgstappen te bepalen. Wij hebben met de betrokken bewonersorganisaties afspraken gemaakt hoe we een zorgvuldig proces kunnen borgen. Daarbij hecht ons college belang aan het betrekken van de omgeving. Wij zien daarbij in dat de voorgestelde planning in ons raadsvoorstel van juni 2016 onvoldoende tijd en ruimte biedt hier aan tegemoet te komen.

Dat betekent dat wij andere keuzes willen maken in de aanpak dan wij in 2016 hadden voorzien. Met dit voorstel informeren wij u over de stand van zaken over het project 'Aanpak Oosterhamrikzone' en stellen wij uw raad voor aanvullende middelen à € 350.000,-- beschikbaar te stellen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Aanpak Oosterhamrikzone is een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, de Europaweg de Bedumerweg en de oostelijke ringweg. Met dit plan willen we de stad en de wijken beter bereikbaar maken, slimme en veilige fietsverbindingen aanleggen net als meer groen, meer bedrijvigheid, beter zicht op het water en aantrekkelijke wandelpaden. Zodat het ook in de toekomst prettig is om in de Oosterhamrikzone te wonen en te werken. Basis voor de aanpak ligt in het besluit van uw raad van 29 juni 2016: een autoverbinding via de Oosterhamrikzone als uitgangspunt te nemen voor de verdere uitwerking (5715156).

Na het principebesluit hebben wij de tijd uitgetrokken om het vervolgproces in te richten. Het betrekken van de omgeving staat daarbij voorop. Met onze brief van 21 december jl. informeerden 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. Wij hebben met de bewonersorganisaties afspraken gemaakt hoe we een zorgvuldig proces kunnen inrichten. Dat betekende het volgende:

1. een open en transparante informatievoorziening;
2. de instelling van een begeleidingscommissie voor de raad;
3. de opening van een tijdelijke informatievoorziening;
4. de inzet van een onafhankelijke procesbegeleider;
5. inhoudelijke uitgangspunten, randvoorwaarden vanuit de bewonersorganisaties.

Ons college heeft aangegeven dat de voorgenomen planning ons onvoldoende ruimte en tijd bood om dit te organiseren. Dat betekent dat wij andere keuzes willen maken in de aanpak dan wij in 2016 hadden voorzien. Met bijgaand voorstel informeren wij u over de stand van zaken en stellen wij uw raad voor aanvullende middelen beschikbaar te stellen.

Kader

In juni 2016 heeft de gemeenteraad van Groningen besloten dat er in de Oosterhamrikzone een nieuwe autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad nodig is. Daarvoor zijn drie varianten gemaakt die verder worden uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers kunnen gaan rijden, over de mogelijke inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades langs het Oosterhamrikkanaal. Ook onderzoeken we de gevolgen voor de omgeving en de maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

De vijf onderdelen van Aanpak Oosterhamrikzone: 1. Auto-, bus- en fietsverbinding in de Oosterhamrikzone, 2. Fietsvriendelijke Korreweg, 3. Vervanging Gerrit Krolbrug, 4. Toekomst busbaanbrug en 5. Verkeersmaatregelen om doorstroming te verbeteren.

Argumenten en afwegingen

In de Rapportage Sleutelprojecten Stadsontwikkeling 2017 hebben we de aanpak van de vijf projectonderdelen 'Aanpak Oosterhamrikzone' toegelicht. Advies- en ingenieursbureau Sweco uit Groningen gaat de uitwerking van de varianten voor een nieuwe autoverbinding voor de Oosterhamrikzone begeleiden en uitvoeren. Daarvoor heeft Sweco een plan van aanpak voor het onderzoek en de (te maken) ontwerpen gemaakt waarin de verschillende onderdelen van Aanpak Oosterhamrikzone aan bod komen, waaronder de nieuwe auto-, bus en fietsverbinding en het fietsvriendelijker maken van de Korreweg. Sweco werkt daarbij nauw samen met bureau Lola Landscape Architects, die in 2015/2016 het Ruimtelijk Onderzoek Oosterhamrikzone heeft verzorgd. Beide bureaus hebben ervaring met complexe infrastructurele projecten in Groningen zoals Aanpak Ring Zuid en de verbetering van het fietspad door park Selwerd (Sweco) en de visie voor de Binnenstad (Lola).

De kern van het plan van aanpak dat Sweco en Lola hebben gemaakt, bestaat uit een manier waarop onderzoek en ontwerp samen met de omgeving vorm krijgt. Zo worden de drie varianten voor de auto- en busverbinding uitgewerkt, waarbij ook de ruimtelijke en verkeerskundige effecten voor de omgeving in beeld worden gebracht en de uitkomsten worden gewogen. Voor de Korreweg is een fietsvriendelijke (her)inrichting het uitgangspunt. Sweco gaat met vertegenwoordigers van belangenorganisaties en geïnteresseerde bewoners onderzoeken hoe het autoverkeer in het stadsdeel ten oosten van de binnenstad goed geleid kan worden. Het belangrijkste speerpunt in de uitwerking van het onderzoek en het ontwerp is dat in samenhang wordt gewerkt. Daarbij zijn bewoners met belangstelling uitgenodigd om deel te nemen in werkgroepen om op deze manier mee te denken en input te leveren. De uitgangspunten die de gemeenteraad heeft vastgesteld in 2016 vormen mede de basis voor de aanpak.

Op dinsdag 11 en donderdag 13 juli 2017 organiseerde Aanpak Oosterhamrikzone inloopbijeenkomsten voor de omgeving. Deze bijeenkomsten vormden de aftrap voor het onderzoek en het ontwerp. In totaal hebben ruim 200 bewoners en belangstellenden de bijeenkomsten bezocht in het tijdelijke informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone aan de Oosterhamrikkade 119. Omwonenden kunnen zich hier laten informeren over de verschillende woningbouwplannen, en uiteraard de auto-, fiets- en busverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg.

Het merendeel van de bezoekers kwam voor de plannen voor de auto-, fiets- en busverbinding. Naast positieve reacties op onderdelen van het plan hebben omwonenden hun zorgen kunnen uiten. Begrijpelijk, want de plannen grijpen in op hun woon- en leefomgeving. Tijdens de bijeenkomsten zijn ongeveer 90 reactieformulieren ingevuld. De projectorganisatie heeft deze reacties beantwoord in een rapport, dat wordt gebruikt bij de verdere uitwerking van de plannen. Dit rapport is bijgesloten ter informatie.

In de afgelopen periode heeft ons college veel geïnvesteerd in het verbeteren van de informatievoorziening en het betrekken van de omgeving. Zo hebben we hiervoor een tijdelijk informatiecentrum aan de Oosterhamrikzone geopend, waar bewoners in gesprek kunnen over de plannen. Ook is de website actief, worden nieuwsbrieven uitgegeven en is er huis-aan-huis een folder uitgereikt. Er vindt periodiek overleg plaats met de meest betrokken bewonersorganisaties, onder begeleiding van Emme Groot, oud burgemeester van Delfzijl. Bewoners zijn uitgenodigd deel te nemen aan werkgroepen, waarin o.a. de inpassing van de varianten centraal staat. Ook is een werkgroep gestart van bewoners- en belangorganisaties die zich bezighoudt met het verkeersplan. De eerste sessies van de werkgroepen zijn begin september gestart. In de bijlage vindt u de stappen die die doorlopen worden.

Tenslotte, in de zomer zijn we gestart met het uitvoeren van groot onderhoud aan de Oosterhamrikkade zuidzijde tussen de Kapteynbrug en de zwaairom. Gecombineerd met de onderhoudswerkzaamheden hebben we de gelegenheid aangegrepen om de kade opnieuw in te richten. De eigenaren van de woonschepen wordt de mogelijkheid geboden om een stuk grond in bruikleen te krijgen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Na het principebesluit hebben wij de tijd uitgetrokken om het vervolgproces in te richten. Het betrekken van de omgeving staat daarbij voorop. Met onze brief van 21 december jl. informeerden 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. Wij hebben met de bewonersorganisaties afspraken gemaakt hoe we een zorgvuldig proces kunnen borgen. Voor de Gerrit Krolbrug en de Oosterhamrikzone is een breed samengestelde klankbordgroep van belanghebbenden actief. Hierin zitten alle bewonersorganisaties aan de oostkant van de stad en belangenorganisaties als GCC, Fietsersbond, UMCG, Winkeliersverenigingen De Beren, Ebbingestraat. Verslagen staan op de website van het project.

Het project is onderdeel van de Groningen Bereikbaar-familie. De naam (Aanpak Oosterhamrikzone), het logo en de huisstijl zijn hier op aangepast. Op 16 april hebben we een informatiebijeenkomst georganiseerd voor bewoners van de nieuwe woningen aan de Oosterhamrikkade Noordzijde.

De website www.aanpakoosterhamrikzone.nl is begin juni live gegaan. Sindsdien hebben bijna 2 duizend mensen de website bezocht. Via de website kunnen mensen zich inschrijven voor de e-nieuwsbrief.

Ongeveer tegelijkertijd is het Twitteraccount in gebruik genomen. Nu de uitwerking met bewoners is gestart zal de behoefte aan informatie toenemen.

Op de website www.aanpakoosterhamrizone.nl worden verslagen van overleggen en presentaties gepubliceerd. Daarnaast geven we in de rubriek 'uitgebreide achtergrond artikelen' ruim aandacht aan allerlei onderwerpen zoals de 'Knip-variant' van CU en SP, het parkeervraagstuk en de historie van de Oosterhamrikzone. Daarnaast zijn we gestart met de rubriek 'Wat vindt de buurt?'. In deze rubriek interviewen we omwonenden, bewonersorganisaties en (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven/instellingen over wat zij vinden van de plannen voor de Oosterhamrikzone.

Ondertussen is het informatiecentrum aan de Oosterhamrikzone geopend. Iedereen kan op woensdag en donderdag binnenlopen met vragen over het project en andere ontwikkelingen in het gebied. Voor specifieke vragen is er wekelijks op woensdagochtend van 9:00 tot 10:00 uur een spreekuur en tweewekelijks op donderdagavond van 19:30 tot 20:30 uur. De deur wordt niet platgelopen, maar het verlaagt zeker de drempel.

In de krant van Groningen Bereikbaar (nr. 10, 4 juli) is een artikel over Aanpak Oosterhamrikzone gepubliceerd.

Financiële consequenties

Uw raad heeft in juni 2016 een bedrag van € 500.000,- beschikbaar gesteld voor de planuitwerking van de varianten voor de autoverbinding. Dit bedrag wordt gedekt uit het Stedelijk Investeringsfonds (onderdeel: gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone). Daarnaast is voor de fietsvriendelijke Korreweg een bedrag van 5 miljoen euro gereserveerd in het Uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie. De plankosten voor deze fase van fietsvriendelijke Korreweg is geraamd op € 150.000,-.

Uw college ziet - met de inzichten van nu - dat het beschikbaar gestelde bedrag, niet toereikend is. Dit heeft te maken dat de voorgenomen planning is opgeschoven. Oorspronkelijk gingen wij er vanuit uw raad een ontwerp voorkeursvariant aan te bieden in het voorjaar 2017. Mede gezien de herijking van het ontwerpproces met de omgeving, het gunningstraject voor externe expertise (Sweco/Lola) en tegelijk de doorloop van plankosten en daarbij de extra inzet van communicatiemiddelen - zijn wij genoodzaakt om extra middelen aan te vragen. Wij vragen u om aanvullende middelen ter hoogte van € 350.000,- beschikbaar te stellen zodat we het huidige ontwerpproces en projectfase kunnen afronden. Ons college streeft ernaar om eind 2017 een ontwerpbesluit te nemen voor een voorkeursvariant Oosterhamrikzone. Daarna start de inspraak en nemen we de tijd om de voorkeursvariant aan te passen, om vervolgens uw raad in het voorjaar (april) 2018 een voorkeursvariant ter besluitvorming aan te bieden.

Overige consequenties

Vorig jaar nam de gemeenteraad het principebesluit dat een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone nodig is om de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van de stad te verbeteren. Of een nieuwe autoverbinding de noodzakelijke oplossing is, daarvan is niet iedereen overtuigd. De SP en ChristenUnie (CU) bepleitten een variant zonder autoverbinding, maar met verkeersmaatregelen om het verkeer op de route Eikenlaan - Damsterdiep tegen te gaan en daarmee de Oosterhamrikkade autoluw te houden.

De begeleidingscommissie adviseert het college de uitkomsten van dit onderzoek aan te bieden, gelijktijdig met de uitkomsten van de planuitwerking voor een voorkeursvariant in de Oosterhamrikzone, en dat SP en CU daar vervolgens een discussienotitie bij schrijven. Ons college zal daarbij een separaat advies geven op verzoek van uw raad.

Vervolg

- Werksessies omgeving
- Beoordeling effecten varianten
- Ontwerpbesluit
- Inspraak
- Wensen en bedenkingen raad
- Definitief besluit

Lange Termijn Agenda

Februari 2018 Wensen en bedenkingen Ontwerpbesluit Voorkeursalternatief
April/ mei 2018 Definitief besluit

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

OOSTERHAMRIKTRACÉ

Drie varianten voor een verbinding voor auto's, fietsen en bussen en de toekomst van de busbaanbrug.

FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG

Een fietsvriendelijke Korreweg met ruim baan voor fietsers en auto's te gast.

VERKEERSPLAN

Door de nieuwe autoverbinding zijn aanvullende en slimme verkeersmaatregelen nodig in de Oosterhamrikzone.

HALEN

Per deelgebied gaan we met de buurt en belangenorganisaties in gesprek over hun wensen. De opmerkingen en suggesties nemen we zoveel mogelijk mee in de verdere uitwerking van de ontwerpen.



BRENGEN

Tijdens de tweede sessie presenteren we de ontwerpen en vragen we de buurt om reactie. We vertellen dan ook welke keuzes we in het ontwerp hebben gemaakt.



VERFIJNEN

In de derde sessie leggen we de laatste hand aan het ontwerp. We geven tekst en uitleg over de uiteindelijke varianten en blikken vooruit op het onderzoek naar de effecten.



RESULTAAT

Met de ontwerpessies willen we toe naar drie ontwerpen voor het Oosterhamriktracé, één ontwerp voor de fietsvriendelijke Korreweg en een verkeersplan.



INFORMATIEBIJEENKOMST

Het resultaat van de ontwerpessies presenteren we tijdens een inloopbijeenkomst.



AFWEGING

Alle ontwerpen en het verkeersplan worden beoordeeld aan de hand van een aantal criteria. Bijvoorbeeld op ruimtelijke ontwikkeling, financiën, effecten op milieu, de doorstroming van het verkeer enzovoort.



BESLUIT

De gemeenteraad stelt de voorkeursvarianten voor het Oosterhamriktracé en de fietsvriendelijke Korreweg vast, net als het verkeersplan.





AANPAK
OOSTERHAMRIKZONE

BIJLAGE

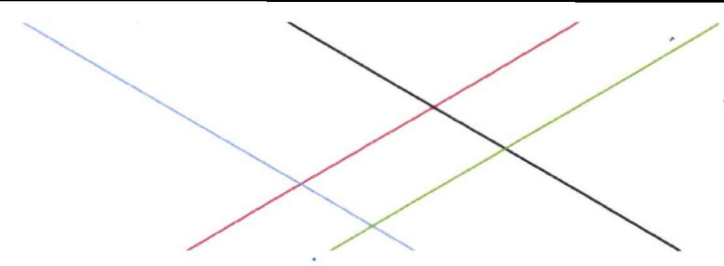
BEWONERSBIJEENKOMSTEN JULI 2017

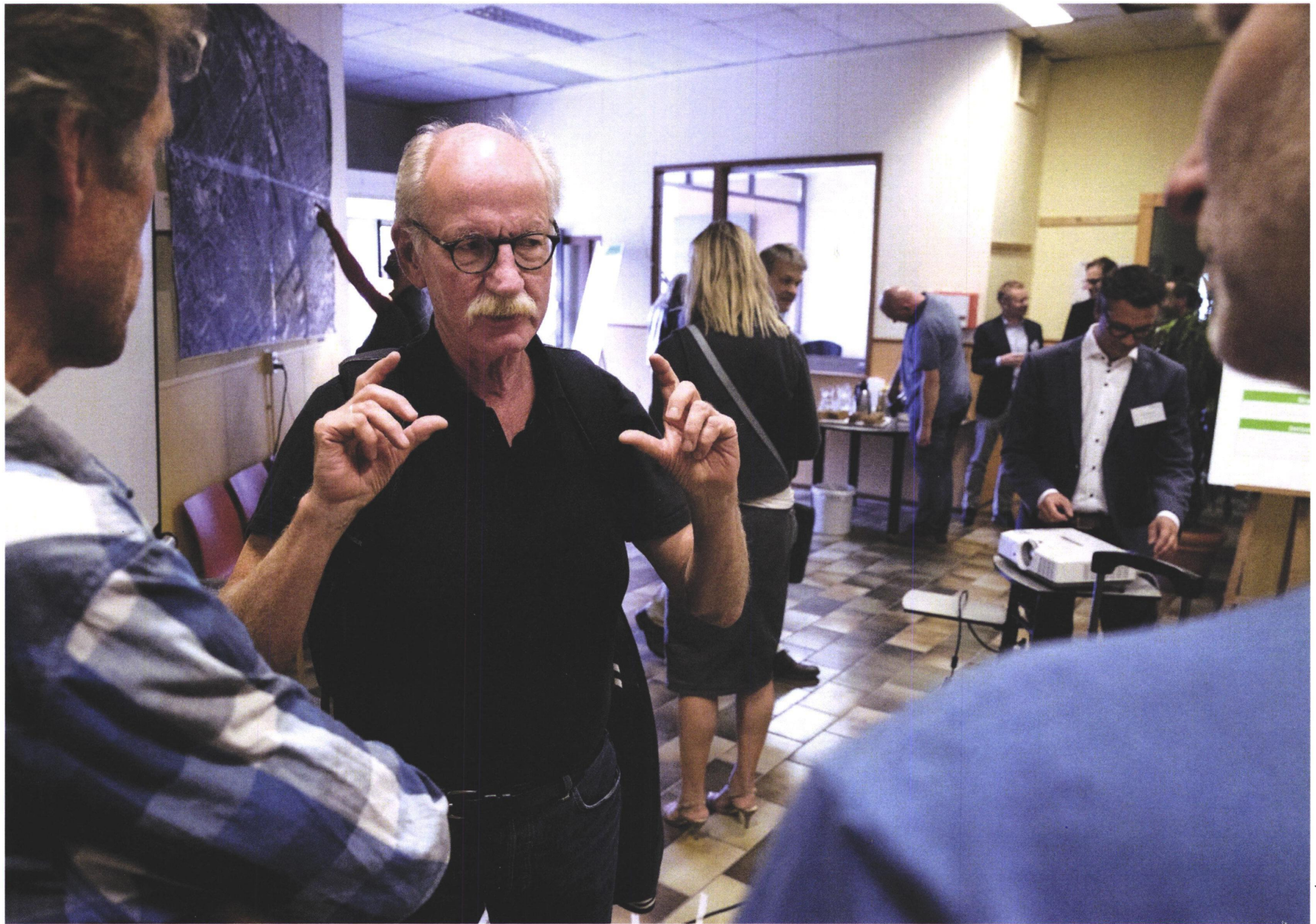
REACTIERAPPORT



INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 5 |
| 2. Overzicht van reacties | 8 |
| A. Algemeen | 9 |
| B. Basisvarianten voor auto, bus en fiets | 14 |
| C. Wonen | 24 |
| D. Parkeren | 36 |
| E. Groen | 38 |
| F. Fietsvriendelijke Korreweg | 40 |
| G. Bruggen | 42 |
| H. Fietsen | 46 |
| I. Overig | 47 |
| 3. Indexlijst van reacties | 50 |







1 INLEIDING

Groningen is de economische motor van het Noorden. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijven groeien. De regio wordt afhankelijker van onderwijs, zorg en culturele voorzieningen in de stad. Het is daarom noodzakelijk om makkelijk Groningen in en uit te kunnen rijden. Aan de oostkant van de binnenstad is dat een probleem. Op de Petrus Campersingel, de Europaweg en het Damsterdiep staat het verkeer steeds vaker vast. Een nieuwe verbinding voor auto, fiets en bus draagt bij aan de oplossing en is tegelijkertijd aanleiding om de woon- en leefomgeving in de Oosterhamrikzone te verbeteren.

Aanpak Oosterhamrikzone is een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, de Europaweg, de Bedumerweg en de oostelijke ringweg. Met dit plan willen we de stad en de wijken beter bereikbaar maken, slimme en veilige fietsverbindingen aanleggen net als meer groen, meer bedrijvigheid, beter zicht op het water en aantrekkelijke wandelpaden. Zodat het ook in de toekomst prettig is om in de Oosterhamrikzone te wonen en te werken.

VOORTRAJECT

De gemeenteraad heeft in juni 2016 een principebesluit genomen dat er een autoverbinding in het oosten van de stad nodig is. Dit is gebaseerd op een analyse van de verkeerssituatie aan die zijde van de stad. Nu is de vraag hoe dat zou moeten gebeuren. Samen met bewoners en ondernemers onderzoeken we hoe we de nieuwe verbinding op een zo goed mogelijke manier kunnen aanleggen. Datzelfde geldt voor de inrichting van de fietsvriendelijke Korreweg. Ook daarbij worden bewoners en ondernemers nauw betrokken. Dat doen we tijdens informatiebijeenkomsten, inloopmarkten, werkgroepen en individuele gesprekken.

WAARUIT BESTAAT AANPAK OOSTERHAMRIKZONE?

Aanpak Oosterhamrikzone bestaat uit vijf deelprojecten:

DE AUTO-, BUS- EN FIETSVERBINDING DE OOSTERHAMRIKZONE

Hiervoor zijn drie varianten gemaakt die verder worden uitgewerkt. In deze varianten gaat het onder andere over waar de bussen, auto's en fietsers gaan rijden, over de inrichting van de openbare ruimte en over de inrichting van de kades.

DE FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG

De Korreweg is één van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks bijna 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Met de groei van het aantal fietsers en de komst van e-bikes staat de veiligheid onder druk. Fietsers moeten op de Korreweg meer ruimte krijgen, meer comfort en meer veiligheid: een fietsvriendelijke Korreweg waar de auto 'te gast' is.

DE VERVANGING VAN DE GERRIT KROLBRUG

Rijkswaterstaat vervangt op termijn de Gerrit Krolbrug. Dat is de brug voor auto's en fietsers in het verlengde van de Korreweg. De vervanging is nodig om de doorgang van de scheepvaart te verbeteren en om de brug veiliger te maken voor fietsers en autoverkeer. Er is een voorlopig ontwerp vastgesteld voor een nieuwe brug. Dit moet nog verder worden uitgewerkt.

DE TOEKOMST VAN DE BUSBAAN

De huidige busbaan gaat met een brug over het Van Starckenborghkanaal. Het kanaal is onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze vaarweg wordt dieper en breder gemaakt, zodat grotere schepen straks vlot en veilig kunnen doorvaren. Die grotere schepen passeren ook de busbaanbrug waarvoor de brug straks regelmatig open moet. Dat heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling van het busverkeer, maar ook voor toekomstig autoverkeer. Voor de langere termijn onderzoeken we een geheel nieuwe verbinding.

VERKEERSMAATREGELEN OM DE DOORSTROMING TE VERBETEREN

De aanleg van een nieuwe autoverbinding staat niet op zichzelf. Vanwege de nieuwe autoverbinding zijn aanvullende en slimme verkeersmaatregelen nodig in de Oosterhamrikzone en de omliggende wijken. is nodig om verkeersknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het gaat onder andere om het aanpassen van kruispunten, verkeersborden, rijrichtingen, adviesroutes en verkeerslichten. Daarom maken we één verkeersplan voor de hele Oosterhamrikzone.



2 OVERZICHT VAN REACTIES

In totaal kwamen ruim 200 omwonenden dinsdag 11 en donderdag 13 juli naar de informatiebijeenkomsten in het informatiecentrum van Aanpak Oosterhamrikzone aan de Oosterhamrikkade 119. Omwonenden konden zich hier laten informeren over de plannen, waaronder de auto-, bus- en fietsverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg.

Het merendeel van de bezoekers kwam voor de plannen voor de auto-, fiets- en busverbinding. Er waren reacties van bezoekers die het een goed plan vonden en voordelen zagen terwijl vooral omwonenden hun zorgen uiten. Begrijpelijk, want de plannen zijn ingrijpend voor een aantal straten. Aan de Oosterhamrikkade noordzijde is vooral bezorgdheid over de variant Bundeling terwijl bewoners van de Vinkenstraat juist de twee andere varianten niet zien zitten. Naast zorgen gaven bezoekers ook aan wat zij belangrijk vinden voor de inrichting van de eventuele nieuwe rijstroken en busbaan, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, parkeren, speelvoorzieningen en groen. Over de fietsvriendelijke Korreweg waren de meeste bezoekers enthousiast.

LEESWIJZER

Dit rapport biedt een overzicht van alle reacties die zijn achtergelaten tijdens de bewonersbijeenkomsten op dinsdag 11 juli en donderdag 13 juli. De gemeente vindt het belangrijk dat zorgen die spelen gehoord worden en vragen die leven niet onbeantwoord blijven. Ook zijn er vragen die voor meerdere omwonden interessant zijn. Daarom hebben we elke vraag, opmerking en suggestie individueel beantwoord. Reacties die vergelijkbaar zijn of dezelfde boodschap hebben, zijn samengevoegd en van één antwoord voorzien. De personen die een reactie hebben ingediend, hebben allemaal een nummer gekregen. De nummers zijn terug te vinden in het rapport.

Dit rapport heeft als doel de zorgen, vragen of steun vanuit de omgeving zichtbaar te maken en dient als informatie voor de uitwerking van de verschillende onderdelen, naast de website, nieuwsbrieven en de folder.

A ALGEMEEN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|--|---------------|--|
| A1 | Het zijn mooie plannen, een verbetering voor stad en omgeving. Ik hoop wel dat de fietsers die nu gebruik maken van de brug niet worden vergeten. | 11 | We vergeten de fietser zeker niet! De fietsvriendelijke Korreweg is één van de hoofdonderdelen van het project. Samen met de nieuwe Gerrit Krolbrug betekent dat een flinke verbetering voor het fietscomfort en van de fietsveiligheid aan weerszijden van de brug en op de Korreweg. Ook onderzoeken we een nieuwe fietsverbinding naar Kardinge in combinatie met de bus- en autobrug. |
| A2 | Heel mooi dat er nieuwe plannen zijn voor de wijk. | 12 | Bedankt voor uw reactie! |
| A3 | De bereikbaarheid van het Ebbingekwartier moet ook meegenomen worden in de plannen. | 18 | Klopt, we maken dan ook een verkeersplan voor het gehele oostelijke stadsdeel, waar ook het Ebbingekwartier onderdeel van uitmaakt. |
| A4 | De informatievoorziening voor de toekomstige bewoners van de huizen in aanbouw wordt bepaald door de activiteit van de bewoners. Dit zou beter moeten aangezien de nieuwe bewoners bij de gemeente al wel bekend zijn. | 22 | We proberen iedereen in de Oosterhamrikzone te informeren over de plannen, ook de bewoners van woningen die nog in aanbouw zijn. De ontwikkelaar van de nieuwbouw spreken wij met regelmaat. Recent hebben we voor de nieuwe bewoners een aparte informatiebijeenkomst georganiseerd om hen bij te praten over het project. Tijdens de bijeenkomsten op 11 en 13 juli bleek dat nog niet iedere toekomstige bewoner van het project op de hoogte is. Aan de andere kant is de discussie over een nieuwe verbinding in de Oosterhamrikzone niet nieuw en |

| | | | |
|----|--|----|--|
| | | | <p>verwachten we ook van de omgeving inspanningen om op de hoogte te blijven van wat er speelt in hun (toekomstige) wijk. Daarvoor zetten we zelf onder andere een website, social media en de bereikbaarheidskrant van Groningen Bereikbaar in. Daarnaast is iedereen welkom in het informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone.</p> |
| A5 | Nog niet alle bewoners van de nieuwbouw zijn op de hoogte van de plannen. | 22 | Zie A4. |
| A6 | Goed hoe de informatievoorziening is geregeld. | 28 | Bedankt voor het compliment! |
| A7 | Bewoners van de Oosterhamrikzone zitten niet te wachten op een betere ontsluiting van de buurt aan de oostzijde van de stad. | 37 | <p>Bij de uitvoering van dit project kijken we naar de bereikbaarheid van de gehele stad. Als we niets doen komt de bereikbaarheid van het oostelijk stadsdeel in de toekomst verder onder druk komen te staan. Er ontstaan overbelaste kruispunten, waardoor filevorming (in de spits) vaker en langduriger optreedt. De autoverbinding in de Oosterhamrikzone ontlast niet alleen het gebied rondom UMCG, Damsterdiep en Europaweg maar wordt ook een belangrijke ontsluitingsroute voor de oostzijde van de stad. De verwachting is dat ongeveer de helft van het verkeer op de nieuwe autoverbinding een herkomst of bestemming in de buurt heeft. De vernieuwde oostelijke ringweg en straks ook de zuidelijke ringweg worden aantrekkelijker in reistijd en bieden zo een beter alternatief dan door de stad reizen. Dat vinden we ook een positief vooruitzicht</p> |

| | | | |
|-----|--|--------|---|
| | | | voor bewoners die aan de oostkant van de stad wonen, al begrijpen we dat er bewoners zijn die daarover een andere mening hebben. |
| A8 | Erg mooie plannen! | 41 | Bedankt voor uw reactie! |
| A9 | Neem de wijken Van Starckenborgh en De Hunze ook mee in de informatievoorziening. | 46, 47 | We informeren de wijken buiten de Oosterhamrikzone via de website, social media, de Groningen Bereikbaar krant en digitale nieuwsbrieven. Ook kunnen geïnteresseerden langskomen in het informatiecentrum. Onlangs zijn we op bezoek geweest bij de bewonersorganisatie De Hunze/Van Starckenborgh. Ook via de media van de bewonersorganisatie informeren we over het project. |
| A10 | Het is hoe dan ook een slecht plan om meer autoverkeer richting de binnenstad te sturen. | 51 | Zie A7. |
| A11 | Er is bij de bewoners van de Professorenbuurt geen behoefte om beter bereikbaar te zijn, omdat de bereikbaarheid al uitstekend is. Hier is vooral een belang van het UMCG. | 51 | Zie A7. |
| A12 | Bouw het UMCG buiten de stad. | 54 | Dit valt buiten de opdracht van de gemeenteraad, onze opdracht is om een autoverbinding door de Oosterhamrikzone uit te werken. Niettemin: Groningen ontwikkelt zich al decennia als een compacte stad, waarbij belangrijke voorzieningen in of rondom de binnenstad zijn gebouwd, zoals het UMCG, de universiteit en vele kantoren. Dat zorgt voor |

| | | | |
|-----|---|----|--|
| | | | <p>veel reuring en bedrijvigheid in de stad en maakt van Groningen een unieke stad.</p> <p>De binnenstad en omliggende wijken profiteren van de aanwezigheid van de regionale voorzieningen, door de werkgelegenheid en de behoefte aan woningen, werkruimtes en recreatie/ontmoeting. Dat schept de verplichting een goede bereikbaarheid te bieden. Vandaar de plannen voor de binnenstad, de fietsssnelwegen en de fietsvriendelijke Korreweg. Daarna komt het openbaar vervoer en de auto, juist op zo'n wijze dat het autoverkeer via de ringwegen de stad kan bereiken. En daarvoor is een verbinding tussen de binnenstad en de Oostelijke ringweg nodig.</p> |
| A13 | <p>Welke onderdelen van de voorstellen tijdens buurt-overleggen zijn meegenomen? Daar zijn zaken als sluipverkeer en minder auto-politiek genoemd: waarom gebeurt dat niet hier? Had eerder een plan bedacht (of doe toch een slagboom op de busbaan). Het is de laatste keer dat ik wat schrijf. Ik werd echt misselijk. Zoveel jaren proberen mee te sturen en de raad en het college laten ons zinken.</p> | 64 | <p>De bewonersorganisaties uit Oosterhamrikzone hebben zelf een variant aangedragen. Deze omvat de volgende ingrediënten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fietsverbinding tussen Kardinge en binnenstad via de busbaanbrug; 2. P+R Kardinge aanpassen om de fiets eenvoudig en veilig te stallen; 3. Toekomst: extra P+R-terrein op de Simmerenlocatie; 4. Medegebruik busbaan door bestemmingsvrachtverkeer; 5. Door de VBNO is de optie voor een kabelbaanverbinding tussen het Ebbingekwartier en Kardinge langs het Oosterhamrikkanaal opgevoerd. |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>In de notitie 'Inpassing autoverbinding in de Oosterhamrikzone" wordt ingegaan op deze vijf maatregelen. Op basis van onderzoek, is geconcludeerd dat de suggesties onvoldoende een oplossing bieden voor het stedelijke bereikbaarheidsvraagstuk. Dat neemt niet weg dat alternatieven voor de auto nodig blijven. We blijven daarom doorgaan met ons beleid voor het stimuleren van P+R-terreinen, openbaar vervoer, auto-delen en andere innovatieve ideeën om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Het voorkomen van sluipverkeer is één van de uitgangspunten.</p> |
|--|--|---|

B BASISVARIANTEN VOOR AUTO, BUS EN FIETS

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----------|---|---------------|---|
| B1 | Algemeen | | |
| B1.1 | Ongeacht de keuze voor een van de varianten, zorg dat het hele plan eenmaal bestuurlijk wordt aangenomen. Hiermee voorkomt de gemeente dat onder financiële druk eerst alleen het asfalt wordt gerealiseerd en de groenvoorzieningen pas later, via een 'nieuw potje'. | 28 | In de planning we die nu voor ogen hebben stelt de gemeenteraad in het voorjaar van 2018 een voorkeursvariant vast. De voorkeursvariant gaat over het geheel: niet alleen een verkeerskundig ontwerp, maar ook de inrichting van de openbare ruimte. Op die manier zorgen we ervoor dat een totaalplan voor besluitvorming door de gemeenteraad wordt aangeboden. Daarnaast zijn de effecten (en maatregelen) van de voorkeursvariant op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid, lucht en geluid eveneens afgewogen. |
| B1.2 | De Oosterhamrikkade wordt een racebaan met aanzuigende werking. De busbaan is nu al een racecircuit voor taxi's. Gemak dient de mens: de aanvoer via de Oosterhamrikkade de stad in zal enorm zijn. Het speerpunt van de plannen moet zijn het verkeer te verdelen over het Damsterdiep, de Korreweg en de Oosterhamrikkade. Met de fiets gaan moet aantrekkelijker worden. | 32 | We willen juist minder (zoek)verkeer in de wijken. Daarom is het inderdaad de bedoeling dat de nieuwe autoverbinding een aanzuigende werking heeft en een belangrijke verkeersader wordt van en naar de oostelijke binnenstad. In alle drie de varianten wordt de Oosterhamrikkade ingericht met een maximale snelheid van 50 km/u. De inrichting van de weg en omgeving moet ervoor zorgen dat deze maximumsnelheid wordt aangehouden. We kunnen asociaal verkeersgedrag ontmoedigen, we |

| | | | |
|-----------|--|--------------------------|--|
| | | | <p>kunnen niet voorkomen dat automobilisten regels aan de laars lappen.</p> <p>De gemeenteraad heeft de Fietsstrategie 2015-2025 vastgesteld meer ruimte te geven aan de fiets. In de huidige plannen komt dat onder meer terug door een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg.</p> |
| B2 | Variant Bundeling | | |
| B2.1 | De variant Bundeling is een no-go. | 2 | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> |
| B2.2 | De variant Bundeling heeft mijn voorkeur. | 3, 4, 18, 39, 40, 53, 55 | <p>Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> |
| B2.3 | De variant Bundeling is geen optie: dit voldoet niet aan de wensen ten aanzien van woongenot, kindvriendelijkheid, milieu en het veroorzaakt erge geluidshinder. Het verontrust mij zeer dat deze variant wordt meegenomen in de plannen. Het doet per direct afbreuk op de juist gekochte woningen en | 27 | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> |

| | | | |
|------|---|----|---|
| | vergroot een gevoel van onveiligheid in de directe leefomgeving. | | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| B2.4 | Wanneer de keuze valt op variant Bundeling, maak dan ook de verkeerswegen rondom het UMCG beter, door deze bijvoorbeeld breder te maken of een rotonde aan te leggen. | 45 | Onderdeel van de plannen van Aanpak Oosterhamrikzone is het verbeteren van de doorstroming in dit deel van de stad door verkeersmaatregelen. Het gaat dan om het aanpassen van kruispunten, rijrichtingen, adviesroutes en verkeerslichten. |
| B2.5 | De variant Bundeling zorgt voor minder sluipverkeer door de wijk en heeft daarom onze voorkeur. | 49 | Een afname van sluipverkeer is sowieso een belangrijk doel van het project. Het is één van de onderwerpen die we meenemen bij het uitwerken van de varianten. |
| B2.6 | Ik zou kiezen voor variant Bundeling. Auto's over de busbaan toelaten voor verkeer in en uit de stad. De weg ligt er al maar wordt het grootste deel van de dag niet gebruikt: zonde! | 67 | Hoewel de busbaan wellicht voor de omgeving niet zo druk lijkt, is een vrijliggende busbaan het uitgangspunt. Een vlotte doorstroming in de stad (dus niet alleen op het Oosterhamriktracé) maakt de bus aantrekkelijker als alternatief voor de auto. Bovendien zal ook het aantal bussen in de toekomst toenemen. |

| | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| B2.7 | Start de aanpak vanuit de Kapteynbrug. De busbaan ligt er al, dus maak hiervan gebruik in plaats van de Vinkenstraat grof aan te passen. | 69 | Dit voorstel komt overeen met de variant Bundeling en gaan we de komende periode onderzoeken. |
| B3 | Variant Splitsing | | |
| B3.1 | De variant Splitsing heeft onze voorkeur. | 2, 19, 28 | Bedankt voor uw reactie. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen. |
| B3.2 | Zorg dat de Oosterhamrikkade geen snelweg wordt wanneer de keuze valt op Splitsing of de knip variant. | 8 | In de variant Splitsing wordt de Oosterhamrikkade ingericht met twee rijbanen voor autoverkeer, met een maximale snelheid van 50km/u. Vergelijkbaar met het Hoendiep en de Bedumerweg. |
| B3.3 | Wanneer wordt gekozen voor de variant Splitsing, sluit dan de verbinding tussen de Oosterhamrikkade en de Gerrit Krolbrug af voor autoverkeer. Dit is alleen sluiproute voor verkeer via de Ulgersmaweg. | 19 | Uitgangspunt bij de plannen voor de Berlagehof is dat deze buurt aan twee kanten moest worden ontsloten. Dat zou betekenen dat er een verbinding moet zijn tussen de Antillenstraat en de Korreweg. De weg is afgesloten om bouw- en sluihverkeer te weren. Dit vraagstuk wordt meegenomen in het opstellen van het verkeersplan. Onderdeel hiervan is dat we gaan kijken of er veel sluihverkeer uit volgt en of daarvoor maatregelen moeten worden getroffen. |
| B3.4 | Wanneer de gemeente kiest voor de variant Splitsing kunnen de woonboten in het Oosterhamrikkanaal | 19 | Als de variant Splitsing wordt gekozen, dan is een nieuwe brug voor bussen nodig tussen de noord- en zuidzijde van de Oosterhamrikkade. Dat betekent ook |

| | | | |
|------|---|----|---|
| | behouden blijven en kunnen de kades worden aangepast. | | dat een aantal woonboten ter hoogte van de Oliemuldersbrug moet wijken. Hierover wordt met de bewoners en/of eigenaren van de woonschepen gesproken. In alle varianten krijgen de kades een nieuwe inrichting. |
| B3.5 | Het voordeel van de variant met gesplitste verkeersstromen is veiligheid. Voor de nieuwe bewoners is deze variant veiliger en zorgt het voor minder geluidsoverlast. Zorg dan wel dat de Oosterhamrikkade Noordzijde alleen auto's rijden, fietsers kunnen dan via de Korreweg. | 19 | <p>In de variant Splitsing hebben we inderdaad meer ruimte om kwaliteit aan de openbare ruimte op de Oosterhamrikkade noordzijde toe te voegen. De komende periode gaan we de (on)mogelijkheden van deze variant onderzoeken. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol.</p> <p>De gemeente heeft de wens om ook een nieuwe fietsverbinding te maken in de Oosterhamrikzone, omdat hier een belangrijke fietsverbinding ontbreekt. Dat betekent dat fietsers niet kunnen worden uitgesloten van de Oosterhamrikkade. Daarnaast moeten de woningen aan de Oosterhamrikkade en de zijstraten ook per fiets bereikbaar blijven. De Korreweg wordt fietsvriendelijk ingericht, waarbij de auto te gast is. Aan de Oosterhamrikkade noordzijde is dat in deze variant andersom en staat de automobilist centraal.</p> |

| | | | |
|------|---|----|--|
| B3.6 | Het scheiden van auto- en fietsverkeer is sociaal onveilig, met name in het donker. | 47 | Met het herinrichten van de Oosterhamrikzone houden we ook rekening met de sociale veiligheid in het gebied. Dit doen we door bijvoorbeeld voldoende verlichting te plaatsen. |
| B3.7 | Bij de varianten Splitsing en Circuit gaat het verkeer 50km/u. Dit is te hard gezien alle winkels, spelende kinderen en overstekende ouderen in de buurt. | 49 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar (verkeers)veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. De maximumsnelheid van 50km/u willen we afdwingen door de inrichting van de weg en de omgeving. |

| B4 | Overige voorstellen | | |
|-----------|---|----|--|
| B4.1 | Bundel de autostrook en de busbaan vanaf van de Oliemuldersweg. | 8 | Eén van de varianten die we verder gaan uitwerken, is de variant Splitsing. Hierin rijden de bussen via de Vinkenstraat en de auto's via de huidige busbaan. Ter hoogte van de Oliemuldersweg worden de bussen naar de busbaan geleid via een nieuwe verbinding parallel aan de Oliemuldersbrug. |
| B4.2 | In alle voorgestelde varianten verdwijnt veel groen. Om die reden stel ik voor een deel van het water uit het kanaal te halen, daar de weg aan te leggen en de weg te overkappen met water of groen om de leefbaarheid van het gebied te vergroten. | 16 | In hoeverre er meer of minder groen komt laten wij in woord en beeld zien. Een verdiepte ligging valt voor ons af vanwege het belang van het water (nodig om water te kunnen bergen) en de mogelijkheid om de wijken aan weerszijden te ontsluiten: ongeveer de helft van de automobilisten komt vanuit of gaat naar de omliggende buurten. Dat kan niet in een verdiepte ligging vanwege de lange hellingsbanen. Een ander uitgangspunt is dat het wonen op het water gehandhaafd blijft. |
| B4.3 | Wanneer de verkeersstromen worden gesplitst, maak dan een dubbele baan voor de auto's en één brede fietsbaan. | 19 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de |

| | | | |
|------|--|----|---|
| | | | bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| B4.4 | De knip-variant is van grote meerwaarde. De extra vrijgekomen middelen kunnen gebruikt worden voor recreatieve aanpassingen en vergroenen van de omgeving wat het woongenot vergroot. | 27 | Het onderzoek van de fracties van de SP en de Christenunie valt buiten het raadsbesluit en de opdracht voor Aanpak Oosterhamrikzone. Het is aan het college en de gemeenteraad om daar een oordeel over te vellen. |
| B4.5 | Als de gemeente besluit de verbindingen aan te leggen, doe dat dan als volgt: <ul style="list-style-type: none"> - Het autoverkeer op de huidige busbaan; - Bussen langs de Oosterhamrikkade noord en zuid; - Overall 30km/u met veel obstakels zodat er werkelijk langzaam zal worden gereden. | 51 | Op basis van verkeerskundige analyses en ruimtelijke inpassing zijn van alle mogelijkheden uiteindelijk drie varianten als haalbaar bestempeld. De variant die u omschrijft, komt grotendeels overeen met een van de opties die eerder in het proces als is afgevallen. Daarnaast is het onwenselijk bussen te laten rijden aan de zuidkant van de Oosterhamrikkade, onder andere vanwege de ruimere bochten die nodig zijn en de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het hier om een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/u als uitgangspunt. |





KANTOR
DEUTSCHHAMMIZONE

SVRIENDELIJKE KORREWEG

De Korreweg is een straat met veel contact en kleine verkeersknooppunten. Door de breedte van de straat en de hoge gebouwen aan de zijkanten wordt de straat een plek waar de auto's langzaam rijden en de fietsers zich veilig voelen. De straat is een voorbeeld van een straat die de kwaliteit van leven in de wijk verbetert.



C WONEN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----------|--|---------------|--|
| C1 | Algemeen | | |
| C1.1 | Zorg voor een kindvriendelijke en -veilige omgeving door brede stoepen aan te leggen, en auto- en busverkeer niet direct aan de stoep te laten grenzen. Zorg ook dat het fietsveilig en -vriendelijk wordt voor de deuren. | 27 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C1.2 | Voldoen alle plannen aan de gezondheidsnormen? Ik verwacht veel extra fijnstof bij 15.000 auto's per dag. Zeker met het oog op de nieuwe bewoners met kleine kinderen is dat onwenselijk en dus een aandachtspunt. | 27 | Luchtkwaliteit is één van de onderwerpen waarop de varianten worden beoordeeld. De uiteindelijke variant moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen. |
| C2 | Woonschepen | | |
| C2.1 | Kunnen jullie in de plannen duidelijk maken wat er met onze ark gebeurt als er wordt gekozen voor de variant Splitsing of Circuit? Onze ark ligt precies op de plek waar een nieuwe verbinding zou moeten komen tussen Oosterhamrikkade noord- en zuidzijde. | 1 | Als in de uitwerking van deze varianten blijkt dat de nieuwe brug op de plek van uw ark komt, dan is het aannemelijk dat u moet verhuizen. In eerste instantie kijken we samen met u of dat in het Oosterhamrikkanaal kan. Zo niet, dan zoeken we in goed overleg naar een alternatieve oplossing. |

| | | | |
|-----------|--|---|--|
| C2.2 | Behoud de bergingen bij de arken. | 1 | Het bestemmingsplan Waterrand als geldt uitgangspunt bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde. In dit bestemmingsplan is opgenomen dat 1/3 van de schiplengte van de openbare ruimte als tuin gebruikt kan worden en met een berging/schuur (binnen bepaalde afmetingen). Wij staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.). |
| C2.3 | In het Oosterhamrikkanaal is veel waterverplaatsing. Breng daarom golfbrekers aan voor het behoud van woonboten. | 1 | Uitgangspunt is dat het Oosterhamrikkanaal toegankelijk blijft voor schepen om in- en uit te varen. Ook vanwege periodiek onderhoud van schepen op een werf. Het aanbrengen van golfbrekers heeft geen prioriteit. |
| C3 | Oosterhamrikkade | | |
| C3.1 | Kies voor een kindvriendelijke oplossing aan de Oosterhamrikkade. | 8 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.2 | Maak van de Oosterhamrikzone een mooie groene loper als een prachtig visitekaartje voor de stad. | 8 | Uw hartenkreet spreekt ons zeker aan! |

| | | | |
|------|--|----|---|
| C3.3 | Zorg voor een bredere stoep aan de Oosterhamrikkade noordzijde. Kinderen moeten veilig op de stoep kunnen spelen. | 20 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de afmetingen van stoepen. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.4 | Breng een groenstrook aan tussen de huizen en de weg ter hoogte van de Oosterhamrikkade noordzijde. | 20 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over eventuele invulling van groenstroken. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.5 | De afstand tussen de voordeur en het fietspad en de weg aan de Oosterhamrikkade noordzijde is te klein in de variant bundeling. Bewoners van oudere wegen hebben een groenbuffer in de vorm van voortuinen. Dat hebben oude en nieuwe bewoners van de Oosterhamrikkade niet. Houd daarmee rekening in de | 22 | Aan de Oosterhamrikkade noordzijde zijn weinig woningen met een voortuin die voor een buffer kunnen zorgen. De ruimte tussen de voordeur en het kanaal is inderdaad beperkt. De komende periode gaan we (met opmerkingen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding |

| | | | |
|------|---|----|--|
| | keuze voor een variant, ook omdat er veel kleine kinderen (komen te) wonen. | | (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| C3.6 | Houd de Oosterhamrikkade noordzijde zoals het is, maak het aan de zuidzijde smaller door de groenstrook te verwijderen. Daardoor ontstaat ruimte voor meer verkeer. | 30 | Op basis van verkeerskundige analyses en ruimtelijke inpassing zijn van alle mogelijkheden uiteindelijk drie varianten als haalbaar bestempeld. De variant die u omschrijft, komt grotendeels overeen met een van de opties die eerder in het proces als is afgevallen. Daarnaast is het onwenselijk bussen te laten rijden aan de zuidkant van de Oosterhamrikkade, onder andere vanwege de ruimere bochten die nodig zijn en de verkeersveiligheid. |
| C3.7 | De realisatie van een drukke autostraat vlak voor de huizen aan de Oosterhamrikkade lijkt mij niet mogelijk. De beschikbare ruimte is te smal en de weg/het verkeer zal geluidsoverlast veroorzaken. Het verkeer komt straks verderop vast te zitten. | 37 | De ruimte aan de Oosterhamrikkade noordzijde tussen de voordeur en het kanaal is inderdaad beperkt. De komende periode gaan we (met opmerkingen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Geluid is één van de onderwerpen waarop de varianten worden beoordeeld. |

| | | | |
|-----------|--|----|--|
| | | | De uiteindelijke variant moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen. |
| C3.8 | Maak van de Oosterhamrikkade zuidzijde een fietsstraat. | 61 | Dit is een interessante gedachte die we nog niet in het vizier hadden! We nemen dit voorstel mee bij de verdere uitwerking van de varianten. Overigens moeten de woningen aan de Oosterhamrikkade noordzijde ook per fiets bereikbaar te blijven. |
| C4 | Vinkenstraat | | |
| C4.1 | De Vinkenstraat is een mooi woonvriendelijk gebied, met groen en weinig verkeer. Ik maak me zorgen over het verlies van groen in de straat en de toename van verkeer en daarmee fijnstof in de buurt. Daarnaast komt er mooie nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade. Aan de achterkant van de woningen aan de Vinkenstraat zit een stuk groen met bomen. Dit geeft een natuurlijk uitzicht aan de achterkant en is een prettige afscheiding van de achterburen. Kunnen deze bomen en deze groenstrook blijven staan? Het zou fijn zijn als dat mee kan in de overwegingen. | 12 | <p>We begrijpen dat iedere variant in meer of mindere mate consequenties heeft voor met name de Oosterhamrikkade noordzijde en/of de Vinkenstraat. Het is onze opdracht om de varianten uit te werken en te beoordelen. Op basis daarvan maken we een afweging. Dat doen we op inhoudelijke gronden waarbij we de mening van de omgeving meewegen.</p> <p>De Vinkenstraat is inderdaad een mooie rustige straat en als de keuze valt op de varianten splitsing of circuit, dan heeft dat ongetwijfeld effect op de straat. Het effect op fijnstof gaan we onderzoeken, al moeten we op alle onderdelen aan de wettelijke normen voldoen.</p> <p>Uw opmerking over een groenstrook tussen de achterzijde van de Vinkenstraat noordzijde en de huidige bebouwing aan de Oosterhamrikkade zuidzijde kunnen wij niet plaatsen. We nodigen u graag uit in het</p> |

| | | | |
|------|---|----|---|
| | | | informatiecentrum Aanpak Oosterhamrikzone om hier over door te praten. |
| C4.2 | In de Vinkenstraat van nummer 2 tot en met 22 wordt het langzamerhand onbewoonbaar, doordat men ingeklemd raakt tussen (toekomstige) hoogbouw en een autoweg of busbaan. Hierdoor ontstaat vanuit twee kanten overlast: eerst door bouwwerkzaamheden en de herinrichting van de Vinkenstraat, daarna door de overlast van honderden nieuwe bewoners. Dat is onleefbaar. Er zou de bewoners een oplossing moeten worden geboden. | 29 | <p>De stad blijft de komende jaren groeien en er is behoefte aan woningen voor uiteenlopende doelgroepen. De Oosterhamrikzone biedt deze ruimte. Door tussenstraatjes aan te leggen, meer routes voor voetgangers en fietsers te maken en de kades toegankelijker te maken, komt de buurt aan het water van het Oosterhamrikkanaal te liggen en proberen we de leefbaarheid te behouden.</p> <p>Met de nieuwbouw verdwijnt de rommelige aanblik op een aantal locaties. Het bouwen van woningen (sloop, saneren, bouwrijp maken en de uiteindelijke bouw) gaat gepaard met hinder voor de omgeving. Dat is onvermijdelijk, maar wel binnen de regels.</p> <p>Voor de auto-, fiets- en busverbinding onderzoekt de gemeente drie varianten. Uit deze drie varianten stelt de gemeenteraad in het voorjaar van 2018 de voorkeursvariant vast. In twee van deze varianten speelt de Vinkenstraat een rol. In de ene variant komt er een busbaan door de Vinkenstraat, in de andere een weg voor eenrichtingsverkeer voor auto's. De komende periode werken we de drie varianten verder uit. De uiteindelijke variant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid</p> |

| | | | |
|------|---|----|---|
| | | | spelen daarin zeker ook een rol, zeker in een straat als de Vinkenstraat dat nu een rustige woonstraat is. |
| C4.3 | Wij hebben een wooninitiatief voor jong volwassen mensen met autisme en normale intelligentie. Onze bewoners, nu negen en eind 2018 twaalf wonen in zelfstandige appartementen aan het Koekoekplein. Wij maken ons zorgen over de verkeersveiligheid rondom het Koekoekplein. Bovendien zijn onze bewoners heel gevoelig voor geluid, licht en eventuele trillingen, met name voor bewoners die aan de kant van de Vinkenstraat wonen, zou dat een probleem kunnen opleveren. | 33 | Aan het Koekoekspein gebeurt in principe niks, maar in twee varianten wel met de Vinkenstraat. We gaan graag met u in gesprek over uw zorgen. |
| C4.4 | Ik maak me zorgen over de afbraak van de noordzijde van Vinkenstraat. De buurt wordt uit elkaar gerukt. De Vinkenstraat is niet geschikt voor busverkeer, onder meer vanwege de school met daarop 600 leerlingen. | 39 | De toekomst van de Vinkenstraat is al jaren onderwerp van gesprek. In het bestemmingsplan Waterrand van februari 2010 is een aantal belangrijke uitgangspunten voor de Vinkenstraat vastgesteld. Destijds concludeerde de gemeente (al) dat de woningen aan de noordzijde van de Vinkenstraat niet meer aan de eisen van de tijd voldeden. Ook gaat het bestemmingsplan uit van een verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer door de Vinkenstraat. De rooilijn (bouwrens) is hiervoor in het bestemmingsplan teruggelegd (richting het Oosterhamrikkanaal). De bedoeling is dat er smallere bouwblokken komen met straatjes die de Oosterhamrikkade noordzijde en de Vinkenstraat verbinden. Op die manier krijgt het |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

Oosterhamrikkanaal een belangrijke plek in de wijk: wonen in de nabijheid van water. De conclusie destijds was dat sloop van de woningen nodig was: vanwege de tram, de kwaliteit van de omgeving en de staat van de bebouwing.

Inmiddels zijn we een aantal jaren verder, en onderzoekt de gemeente opnieuw (of: nog steeds) betere verbindingen in dit gebied. Op dit moment drie varianten voor een auto-, fiets- en busverbinding in de Oosterhamrikzone. In twee van deze varianten speelt de Vinkenstraat een rol. In de ene variant komt er een busbaan door de Vinkenstraat, in de andere een weg voor eenrichtingsverkeer voor auto's. Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Het is denkbaar dat bij verdere uitwerking van de plannen naar voren komt dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Het bestemmingsplan Waterrand van februari 2010 voorziet hier in. Welke gevolgen de uitwerking van de varianten precies heeft voor de tuinen en woningen brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee.

Nijestee heeft de huurders van hun woningen in de Vinkenstraat per brief laten weten dat het onderzoek van de gemeente naar een nieuwe auto-, fiets-, en busverbinding in de Oosterhamrikzone voor hen aanleiding is om serieus over de toekomst van de Vinkenstraat na te denken. Daarbij wachten ze het besluit van de gemeente over de voorkeursvariant af

| | | | |
|------|--|----|---|
| | | | <p>voordat ze over de gevolgen met de bewoners in gesprek gaan.</p> <p>De Borgmanschool aan de Vinkenstraat gaat verhuizen. De school gaat samen met de Siebe Jan Boumaschool op de locatie van het Treslinghuis.</p> <p>Zie C4.4</p> |
| C4.5 | Houd de Vinkenstraat busbaanvrij in verband met de school en de rust in de straat. | 48 | Zie C4.4 |
| C4.6 | Inwoners van de Vinkenstraat zijn bang dat de tuinen worden gehalveerd met de aanleg van een busbaan. | 48 | Die zorg is wel enigszins terecht. Er zijn twee varianten waarin de Vinkenstraat een rol speelt. Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel waarschijnlijk wel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Toch kan bij verdere uitwerking van de plannen blijken dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Welke gevolgen dat heeft voor tuinen en woningen brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee. |
| C4.7 | De varianten Splitsing en Circuit tasten de woonstraat Vinkenstraat te veel aan. | 53 | Zie C 4.2 |
| C4.8 | De bewoners van de Vinkenstraat moeten niet gedupeerd worden door loftkopers die een mooi uitzicht willen. | 69 | <p>Zie C 4.4</p> <p>In het bestemmingsplan wordt ruimte geboden voor hogere gebouwen aan de zuidzijde. Achterliggende reden is dat dit past langs de stedelijke as en de Oosterparkwijk een 'voorkant' krijgt.</p> |

| | | | |
|-----------|--|----|--|
| C5 | Antillenstraat | | |
| C5.1 | Zorg dat tijdens de bouwwerkzaamheden de Antillenstraat en de Korreweg toegankelijk blijven voor fietsers en ander verkeer. | 30 | De uitvoering van de werkzaamheden is een stap na het besluit over aanleg van de autoverbinding en de fietsvriendelijke Korreweg. Voor de uitvoeringswerkzaamheden komt een plan voor de tijdelijke bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het is inderdaad wenselijk de routes voor fietsers en bestemmingsverkeer open te houden. De start van de bouwwerkzaamheden is nu voorzien in 2020. |
| C5.2 | Het braakliggende terrein in de bocht van de Antillenstraat kan tijdelijk of permanent als parkeerplaats worden ingericht. | 30 | Wij nemen uw suggestie mee bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus en fietsverbinding. |
| C5.3 | De kinderen uit Berlagehof hebben geen voetpad richting de Professorenbuurt. Zorg dat hiervoor aandacht is tijdens de rioleringsplannen. | 57 | U heeft gelijk. Op dit moment is de voetgangersverbinding vanuit de Berlagehof nog niet compleet. Na oplevering van de laatste woningen gaat de aannemer bezig met de openbare ruimte, waar een volwaardig voetpad richting de Professorenbuurt onderdeel van is. |
| C5.4 | Wanneer de Antillenstraat een doorgaande weg wordt, dan zou dit eenrichtingsverkeer vanaf de Korreweg richting de Antillenstraat moeten zijn. Dit vanwege de veiligheid bij de ingang van de garage. | 59 | Wij nemen uw suggestie mee bij de uitwerking van de varianten voor de auto-, bus en fietsverbinding. |
| C5.5 | Hoe veilig wordt het in- en uitrijden van de garage ter hoogte van de Antillenstraat, wanneer dit een | 68 | Op dit moment weten we nog niet exact hoe de Antillenstraat wordt ingericht. Dit hangt onder andere af van de keuze voor een variant in de |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| | | | |
|-----------|--|----|---|
| | doorgaande weg wordt? Komen hier ook nieuwe parkeerplaatsen? | | Oosterhamrikzone. Wij nemen uw vragen en suggesties mee bij de uitwerking van de Antillenstraat. |
| C5.6 | Hoeveel ruimte krijgen de auto's van bewoners in de Antillenstraat wanneer dit een doorgaande weg wordt? | 68 | Zie C5.5. |
| C5.7 | Wordt de Antillenstraat eenrichtingsverkeer zodra dit een doorgaande weg wordt? | 68 | Zie C5.5. |
| C6 | ULGERSMABORG | | |
| C6.1 | Leg om Wessel Gansfort geen fietsroute aan, het zou mooi zijn om nog steeds direct af te kunnen slaan langs de kade. | 46 | Het ontwerp gaat uit van een aansluiting op de Ulgersmaweg naar de wijk Van Starckenborgh voor de fiets. Deze zal iets opschuiven richting het Wessel Gansfortcollege, gelet op de helling. |



D PARKEREN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|---|---------------|---|
| D1 | Zorg voor parkeergelegenheid voor auto's bij de arken en huizen aan de Oosterhamrikkade. | 1 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpsessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over parkeren. |
| D2 | Is rekening gehouden met hoe wij de parkeerplekken aan de achterkant van ons huis kunnen bereiken? Dat geldt voor zowel auto's als fietsen. Dit heeft betrekking op de Oosterhamrikkade noordzijde. | 2 | Ja, we zorgen ervoor dat u te allen tijde uw parkeerplaats achter de woning kunt bereiken. Daarnaast moeten de woningen ook per fiets bereikbaar blijven. Uw opmerking nemen we mee bij de verdere uitwerking van de varianten. |
| D3 | Buitenlandse studenten blijven lang geparkeerd staan. Dit zorgt voor overlast. | 6 | Onlangs is besloten om in de Professorenbuurt Oost over te gaan op vergunning parkeren. Dat moet 'vreemd parkeren' in de wijk tegengaan. Een vergunning is aan te vragen door bewoners die woonachtig zijn in dit gebied en een auto in bezit hebben. De gemeente maakt dus geen onderscheid tussen (buitenlandse) student of niet-student. |
| D4 | Hoe ziet de parkeersituatie in onder andere de Vinkenstraat eruit als de variant Splitsing of de variant Circuit wordt gekozen? | 6 | Beide varianten zijn in te passen in de Vinkenstraat in de huidige vorm, hoewel waarschijnlijk wel een deel van de voortuin nodig is voor het opschuiven van de stoep. Toch kan bij verdere uitwerking van de plannen blijken |

| | | | |
|----|--|----|--|
| | | | dat meer ruimte nodig is dan op dit moment voorzien. Welke gevolgen dat heeft voor tuinen, woningen en het parkeren brengen we de komende periode in kaart. Uiteraard in nauwe samenspraak met bewoners en Nijestee. |
| D5 | Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nog nodig als 'sluip' parkeren van de UMCG-medewerkers ophoudt door betaald parkeren plan? Er parkeren op dit moment veel medewerkers van het UMCG in de Oosterparkwijk en aan de Oosterhamrikkade. | 22 | In het parkeerplan voor de Korrewegwijk hebben we in beeld gebracht hoeveel parkeerplaatsen de Professorenbuurt Oost telt en hoeveel auto's per straat geregistreerd staan. Duidelijk is dat er in een aantal straten te weinig plaatsen zijn als je kijkt naar het aantal bewoners met een auto. Er zijn ook straten met meer parkeerruimte, zoals de Oosterhamrikkade. Wij brengen de parkeersituatie opnieuw in beeld bij de uitwerking van de plannen. Overigens is op het moment van de uitwerking het vergunning parkeren nog niet actief. |
| D6 | Houd rekening met de op- en afritten van de kadebewoners. Houd dit vrij en bereikbaar zodat de parkeerplekken achter de woningen vanaf de weg te bereiken zijn. Maak ook parkeerhavens voor voldoende parkeergelegenheid voor de deur. | 27 | Zie antwoord D2. |
| D7 | Haal het parkeerverbod hier en daar weg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Antillenstraat. Of maak parkeerruimte op het open terrein. | 30 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een |

| | | | |
|----|---|----|---|
| | | | landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over parkeren. |
| D8 | Om de Heymanslaan worden 11 nieuwe parkeerplaatsen gemaakt. Ik ben hier niet blij mee. Het parkeerprobleem wordt op de manier niet opgelost en we leveren als straat in een woonwijk in op woonplezier en leefbaarheid. | 62 | Het vervangen van de riolering in de Heymanslaan levert de kans om de dubbele bomenrij te herstellen en meer parkeren aan te leggen. Dit is een kans die we pakken, maar zal het parkeerprobleem niet oplossen. Het ontwerp van de Heymanslaan is meerdere keren met bewoners besproken en voorziet juist in het leefbaarder maken van de straat, o.a. door de dubbele bomenrij, betere parkeermogelijkheden en de inrichting als een echte woonstraat. Daarbij is binnenkort betaald parkeren van kracht. Een (klein) deel van de bewoners (en hun bezoek) uit de Heymanslaan en omgeving parkeert nu langs de Oosterhamrikkade. Deze bewoners zijn straks aangewezen op een vergunning voor hun eigen gebied. |

E GROEN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|---|---------------|---|
| E1 | Zorg voor goed onderhoud van de graswal. Hier ligt nu veel hondenpoep en ganzenpoep en is veel onkruid. | 1 | Het onderhoud van de graswal is onderdeel van Stadsbeheer. We hebben uw melding doorgegeven. |
| E2 | Maak ruimte voor groen in de buurt. | 8, 27 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen |

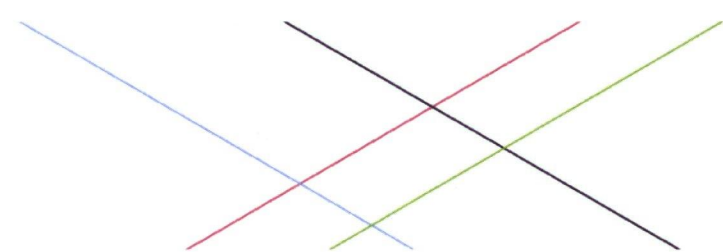
| | | | |
|----|--|----|---|
| | | | we onder andere tijdens ontwerpsessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over eventuele invulling van groenstroken. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| E3 | Plaats de bomen in de Van Swinderenstraat terug. Zorg dit hier niet dezelfde situatie ontstaat als in de Kamerlingh Onnnestraat. | 57 | De Professorenbuurt en de Oppenheimerbuurt krijgen een nieuw riool. De gemeente heeft een boomwortelonderzoek uitgevoerd. In de Heymanslaan, Van Swinderenstraat en Van Hamelstraat worden bestaande bomen vervangen door nieuwe bomen. Na vervanging van het riool worden nieuwe bomen geplant, zodat de boomwortels de trottoirtegels niet meer omhoog drukken. Aan de zuidkant van de weg worden de bomen geplant. Hier is de meeste ruimte en kunnen ze goed groeien. Door de weg iets naar het noorden te schuiven is het mogelijk om aan beide zijden van de straat een trottoir te behouden. De gemeente wil de volgende boomsoorten plaatsen in de Van Swinderenstraat: rode esdoorn (Acer rubrum 'Scanlon') en krentenboompje (Amelanchier arborea 'Robin Hill') |
| E4 | In de plannen voor de Oosterhamriklaan wordt het water veel smaller. Hiertegen maak ik bezwaar. Er is ruimte gemaakt voor onnodige zaken als een wandelpad langs het water, die niet goed bereikbaar is. | 62 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpsessies met |

| | | | |
|----|---|----|---|
| | Daarvoor leveren we in verhouding veel water in, terwijl dit water juist een belangrijk deel uitmaakt van de woonbeleving in de wijk. | | buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de inrichting van de kades, met of zonder wandelpaden. Zoals u in reactie E5 leest, zijn de meningen verdeeld over wandelpaden op de kades. Overigens is behoud van wateroppervlakte ook van belang voor de waterberging. |
| E5 | Het plan bij het water aan de Oosterhamrikkade met een voetpad langs het water is een hele verbetering. | 12 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpsessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de inrichting van de kades, met of zonder wandelpaden. Zoals u in reactie E4 leest, zijn de meningen verdeeld over wandelpaden op de kades. Overigens is behoud van wateroppervlakte ook van belang voor de waterberging. |

F FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|---|---------------|---|
| F1 | Laat op de Korreweg alleen fietsers toe. Auto's geven enorm veel geluidsoverlast. | 19 | De ambitie is om de Korreweg fietsvriendelijk te maken: meer ruimte, comfort en veiligheid. De auto is dan 'te gast'. Helemaal afsluiten lijkt ons niet realistisch, de |

| | | | |
|----|---|----|--|
| | | | duizenden woningen langs de Korreweg en de achterliggende straten moeten wel bereikbaar blijven. |
| F2 | De Korreweg is een gevaarlijk en druk punt. Het zou mooi zijn de fietsers te kunnen scheiden van het autoverkeer. Hierbij zie ik het scenario van 'Shared Space' niet voor me: ik voorzie dat dit uitloopt tot een chaos, waar zowel automobilisten als fietsers inleveren op veiligheid en bereikbaarheid. Hier rijden ook veel vrachtverkeer en bussen, die niet harder dan 15km/u tussen de fietsers door kunnen bewegen. Dit levert gevaarlijke situaties op wanneer fietsers in de shared space willen afslaan. Om die reden heeft het scenario met de twee richtingen 'racebaan' voor fietsers in het midden van de weg voor mij de voorkeur, op voorwaarde dat de aangrenzende autowegen autoluw en snelheid beperkend worden ingericht. | 41 | Wij zullen uw suggesties meenemen bij de uitwerking de fietsvriendelijke Korreweg. Overigens leveren de verschillende kruisingen en zijstraten nog voldoende uitdagingen op bij de variant van de fietsstraat in 't midden. Fietsers moeten dan het autoverkeer kruisen. |
| F3 | Door verkeerslichten aan te brengen op de Korreweg vanaf de Ulgersmaweg kan de situatie veiliger worden. | 47 | In het voorlopige ontwerp van de nieuwe Gerrit Krol-burg scheiden we het fietsverkeer van het autoverkeer. Op die manier voorkomen we conflicten en verkeersonveilige situaties. Verkeerslichten zijn dan niet nodig. |
| F4 | Maak een veilige oversteek aan de Korreweg voor fietsers en schoolgaande kinderen. | 59 | Wij zullen uw suggesties meenemen bij de uitwerking de fietsvriendelijke Korreweg. |
| F5 | Hoe breed wordt de stoep vanaf de Korrezoom tot aan de weg? De veiligheid van spelende kinderen, maar ook | 68 | Op dit moment zijn we nog niet zover dat we concreet antwoord kunnen geven op uw vraag. Een |



| | |
|---|---|
| fietsers en mensen die slecht ter been zijn moet hier worden gewaarborgd. | (verkeers)veilige situatie voor alle weggebruikers is uiteraard wel het uitgangspunt. |
|---|---|

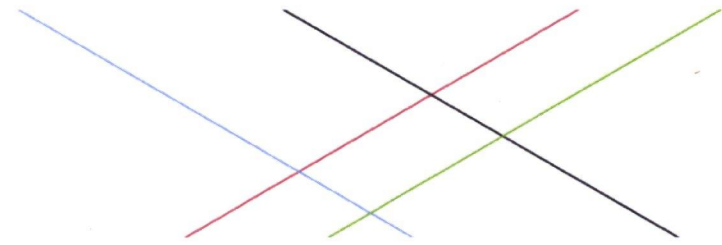
6 BRUGGEN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----------|--|---------------|---|
| G1 | Busbaanbrug | | |
| G1.1 | Tref veiligheidsmaatregelen bij de Oliemuldersbrug voor verkeer dat de busbaan moet oversteken. | 1 | De huidige Oliemuldersbrug is in de toekomst voor autoverkeer niet meer aan te sluiten op de stadsdeelontsluitingsroute door de Oosterhamrikzone. In de huidige plannen wordt de Oliemuldersbrug ingericht als een verbinding voor fietsers en voetgangers. In de varianten Splitsing en Circuit komt er een nieuwe brug voor de bus of voor het autoverkeer. |
| G1.2 | Leg de nadruk op het onderzoek of fietsers over de busbaan naar Kardingge kunnen. | 3 | Deze onderzoeksvraag is onderdeel van het project. Dit gaan we de aankomende periode verder uitwerken. |
| G1.3 | Maak van de busbaan in de toekomst een fietsbaan en laat auto's parkeren op de P+R in Kardingge, waarna automobilisten op de fiets naar de stad kunnen. Goed voor lijf en leden! | 42 | Wij zien de bus als belangrijk vervoersmiddel voor een groot deel van onze inwoners en bezoekers. Daarbij is de bus een goed alternatief voor de auto. Wij onderzoeken wel de mogelijkheid van een fietsverbinding naar Kardingge, maar een volledige vervanging van de busbaan voor een fietsbaan is niet aan de orde. |

| | | | |
|-----------|---|----|--|
| G1.4 | Let op de 'hop' in de busbaanbrug. Maak geen vergelijkbare situatie als de busbaanbrug richting de Peizerweg. Omwonenden horen nu al elke bus, hoe zou dat zijn als er duizenden voertuigen per dag langs gaan? | 57 | We geven uw opmerking mee aan het ingenieursbureau dat ook de geluidsonderzoeken uitvoert. |
| G1.5 | Ik stel voor om van de busbaan een aquaduct te maken. De verdieping van de busbaan begint ter hoogte van het traject Wouter van Doeverenplein – Zaagmuldersbrug, zodat de kruising van de Zaagmuldersbrug al volledig op de busbaantunnel ligt. De busbaan reikt dan tot aan de overzijde van het Prinskanaal, met de bushaltes Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug als tunnelhaltes zoals bij een metro. Vanaf de Zaagmulderbrug weer een weg met de originele brug voor auto's en fietsers richting het Prinskanaal. | 58 | Een innovatieve gedachte! Een verdiepte ligging van de busbaan valt voor ons af vanwege het belang van het water (nodig om water te kunnen bergen) en de mogelijkheid om de wijken aan weerszijden te ontsluiten: ongeveer de helft van de automobilisten komt vanuit of gaat naar de omliggende buurten. Dat kan niet in een verdiepte ligging vanwege de lange hellingsbanen. Een ander uitgangspunt is dat het wonen op het water gehandhaafd blijft. |
| G2 | Oliemuldersbrug | | |
| G2.1 | Hoe kan de gemeente een veilige oversteek van de busbaan garanderen voor kinderen en ouderen? Dit geldt voor de oversteek bij de Oliemuldersbrug. | 11 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken tegen welke condities een auto- en busverbinding (on)mogelijk is. Dat doen we onder andere tijdens ontwerpessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over verkeer en verkeersveiligheid. Opties zoals verkeerslichten, aparte oversteken of het afsluiten van |

| | | | |
|-----------|--|----|---|
| | | | de Oliemulderbrug voor autoverkeer zijn hier onderdeel van. De uiteindelijke voorkeursvariant moet een oplossing bieden voor de bereikbaarheid, maar veiligheid en leefbaarheid spelen daarin zeker ook belangrijke een rol. |
| G2.2 | Is het mogelijk de oversteek van de busbaan bij de Oliemuldersbrug ongelijkvloers te maken met een brug of een tunnel? | 11 | Een ongelijkvloerse oversteek valt voor ons af omdat het fysiek niet is in te passen in de omgeving vanwege de lange hellingsbanen. |
| G2.3 | Kan de oversteek van de busbaan bij de Oliemuldersbrug worden voorzien van een verkeerslicht? | 11 | Zie G2.1 |
| G2.4 | Verbreed de Oliemuldersbrug zodat het mogelijk is dat twee auto's elkaar kunnen passeren. | 30 | De huidige Oliemuldersbrug is in de toekomst voor autoverkeer niet meer aan te sluiten op de stadsdeelontsluitingsroute door de Oosterhamrikzone. In de huidige plannen wordt de Oliemuldersbrug ingericht als een verbinding voor fietsers en voetgangers. In de varianten Splitsing en Circuit komt er een nieuwe brug voor de bus of voor het autoverkeer. |
| G3 | Gerrit Krolbrug | | |
| G3.1 | Kan de gemeente een indicatie geven van wanneer de Gerrit Krolbrug wordt vervangen? Het gaat dan om het moment waarop de werkzaamheden starten en om het moment waarop deze worden afgerond. | 35 | De planning is dat de nieuwe Gerrit Krolbrug uiterlijk 2023 klaar moet zijn. De gemeente Groningen, de Provincie Groningen en Rijkswaterstaat willen liever eerder beginnen. We gaan na of dat mogelijk is. We verwachten hierover voor het einde van het jaar meer te weten. |

| | | | |
|------|--|--------|--|
| G3.2 | Leg bij de Gerrit Krolbrug geen fietstunnel aan. Dit in verband met overlast en veiligheidskwesties in het verleden op het Heerdenpad. | 46, 47 | Wij begrijpen u zorgen. We hebben echter de voorkeur voor een tunnel omdat we op die manier voorkomen dat auto's en fietsers elkaar kruisen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. Dat neemt niet weg dat een dergelijke onderdoorgang wel sociaal veilig moet zijn. Hoe dat precies kan, is onderwerp van verder onderzoek. |
| G3.3 | Verbied vrachtverkeer op de Gerrit Krolbrug. | 46 | Het afsluiten van de Gerrit Krolbrug voor vrachtverkeer is een optie, zeker wanneer vrachtverkeer gebruik kan maken van de nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone. |
| G3.4 | Laat auto's en fietsers samen op de Gerrit Krolbrug, maar geef hierbij wel voorrang aan fietsers. | 46 | We hebben echter de voorkeur voor vrijliggende fietspaden/fietsbruggen omdat we op die manier voorkomen dat auto's en fietsers elkaar kruisen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. |
| G3.5 | Sluit de Gerrit Krolbrug af voor auto's, zodat de Korreweg echt een fietsstraat kan worden. | 53 | De gemeenteraad heeft een motie aangenomen in juni 2016 met deze strekking. We gaan de komende periode onderzoeken of dat kan en wat daarvan de mogelijke gevolgen zijn. |
| G3.6 | De Gerrit Krolbrug is nodig aan vervanging toe. Blij dat dit in de toekomst wordt aangepakt voor de fietsers. | 67 | Bedankt voor uw reactie! |
| G3.7 | Het is belangrijk om nog wel via het kanaal de wijk in te kunnen komen. Om bij Van Starckenborgh te komen over de fietsroute/losloopgebied/hardloopgebied is om en niet logisch. | 47 | Het ontwerp gaat uit van een aansluiting op de Ulgersmaweg naar de wijk Van Starckenborgh voor de fiets. Deze zal iets opschuiven richting het Wessel Gansfortcollege, gelet op de helling. |



H FIETSEN

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|---|---------------|--|
| H1 | Maak niet alleen aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade een fietspad, maar geef ook aan de zuidzijde fietsers een plek. | 5 | In alle varianten blijft de Oosterhamrikkade zuidzijde ook toegankelijk voor fietsers. De Oosterhamrikkade zuidzijde blijft een 30 km/u straat, waarin fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde weg. |
| H2 | De kruising van de Antillenstraat en de Korreweg bij de flats langs is afgesloten voor auto's en fietsers. Nu kunnen fietsers en mindervaliden daar niet langs. Maak deze toegankelijk voor ten minste fietsers. | 30 | Op dit moment weten we nog niet exact hoe de Antillenstraat wordt ingericht. Dit hangt onder andere af van de keuze voor een variant in de Oosterhamrikzone. Wij nemen uw vragen en suggesties mee bij de uitwerking van de Antillenstraat. |
| H3 | Alle fietsers en inwoners van Hunze, Van Starckenborgh en Beijum moeten langs de Korreweg en de Gerrit Krolbrug om thuis te komen, ook 's avonds en 's nachts. Het moet veilig zijn voor deze fietsers om hier ook in het donker te passeren. | 47 | Een terechte opmerking! Bij het ontwerpen van de Gerrit Krolbrug en de fietsvriendelijke Korreweg houden we uiteraard rekening met de sociale veiligheid. Onder andere door voldoende verlichting te plaatsen. |
| H4 | Als de gemeente de weesfietsen in de buurt opruimt, komt er meer ruimte vrij. Het verbreden van fietspaden is genoeg, maak de stoepen niet smaller. Deze zijn al smal door de fietsenstellingen, waardoor passeren voor mindervaliden haast niet mogelijk is. | 63 | De komende periode gaan we (met wensen zoals die van u in de hand) onderzoeken hoe we de Korreweg fietsvriendelijk kunnen inrichten. Dat doen we onder andere tijdens ontwerp sessies met buurtbewoners, een ingenieursbureau en een landschapsarchitectenbureau. Dan hebben we het ook over de breedte van de |

fietspaden en stoepen en de toegankelijkheid voor minder validen.

I OVERIG

| NR. | REACTIE BEWONER | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE |
|-----|--|---------------|---|
| 11 | Een ander onderwerp wat ik hier graag wil inbrengen: Ik kan me niet voorstellen dat de architect akkoord gaat met de inrichting van de buitenruimte van het infoversum (DOT). Daarnaast wordt het stadsstrand afgeschermd zodat het niet meer vrij toegankelijk is. | 3 | <p>De invulling en inrichting van de buitenruimte van DOT is de verantwoordelijkheid en keuze van de eigenaar. De gemeente controleert of dat binnen de vergunningen valt.</p> <p>Het stadsstrand wordt gedeeltelijk aan het zicht onttrokken door het terras van DOT. Het strand is daarentegen wel vrij toegankelijk, hiervoor hoeft men niet over het terrein van DOT.</p> |
| 12 | Creëer voor bewoners een leuke gelegenheid waar zij kunnen samenkomen. Denk bijvoorbeeld aan een restaurant met een terras bij het Van Starckenborghkanaal met zicht op de schepen (nr. 10, 12 en 13). De bestemmingsplankaart is hiervoor geschikt. Of maak een restaurant of kroeg bij de Oosterhamrikkadepromenade. | 7, 17 | Interessante gedachte! We laten ons graag overtuigen door goede voorstellen vanuit het bedrijfsleven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling kunnen we hier mogelijk rekening mee houden. |
| 13 | Er wordt op dit moment wordt aan beide zijden van de Oosterhamrikkade geparkeerd. Slib en bladresten hopen zich op in de goot en putjes. Hier kan de | 26 | Het onderhoud van de straten is onderdeel van Stadsbeheer. Wij hebben uw opmerking doorgegeven. |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| | | | |
|----|--|----|--|
| | putjeszuiger er niet bij. Is het een idee om 2 keer per jaar even een dag het parkeren te verbieden zodat de putjes en de goot kunnen worden schoongemaakt? | | |
| 14 | In de Heymanslaan zijn drie verkeersdrempels gepland. Dit waren er eerst 2. De extra drempel komt voor mijn deur en ik me ernstige zorgen over geluidsoverlast. Ik zou graag zien dat het aantal drempels wordt teruggebracht naar twee. | 62 | In overleg met de bewoners in de Heymanslaan is besloten een derde verkeersdrempel voor te stellen, om zo de maximale snelheid van 30 km/uur goed af te kunnen dwingen. De verkeersdrempels worden zo aangelegd dat geluidsoverlast tot een minimum beperkt wordt. |



3 INDEXLIJST

| GEGEVENS REACTIE | VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN IN | |
|------------------|-------------------------------------|--------------------|
| CONTACTNUMMER | IN PARAGRAAF | OP PAGINA |
| 1 | C2.1, C2.2, C2.3, D1, E1, G1.1 | 24, 25, 36, 38, 42 |
| 2 | B2.1, B3.1, D2 | 15, 17, 36 |
| 3 | B2.2, G1.2, I1 | 15, 42, 47 |
| 4 | B2.2 | 15 |
| 5 | H1 | 46 |
| 6 | D3, D4 | 36 |
| 7 | I2 | 47 |
| 8 | B3.2, B4.1, C3.1, C3.2, E1 | 17, 20, 25, 38 |
| 9 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 10 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 11 | A1, G2.1, G2.2, G2.3 | 9, 43, 44 |
| 12 | A2, C4.1, E5 | 9, 28, 40 |
| 13 | | |
| 14 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 15 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 16 | B4.2 | 20 |
| 17 | I2 | 47 |
| 18 | A3, B2.2 | 9, 15 |
| 19 | B3.1, B3.3, B3.4, B3.5, B4.3, F1 | 17, 18, 20, 40 |
| 20 | C3.3, C3.4 | 26 |
| 21 | D5 | 37 |
| 22 | A4, A5, C3.5 | 9, 10, 26 |
| 23 | Aanmelding ontwerpessies | |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| CONTACTNUMMER | IN PARAGRAAF | OP PAGINA |
|---------------|--------------------------------|--------------------|
| 24 | | |
| 25 | | |
| 26 | I3 | 47 |
| 27 | B2.3, B4.4, C1.1, C1.2, D6, E2 | 15, 21, 24, 37, 38 |
| 28 | A6, B1.1, B3.1 | 10, 14, 17 |
| 29 | C4.2 | 29 |
| 30 | C3.6, C5.1, C5.2, D7, G2.4, H2 | 27, 33, 37, 44, 46 |
| 31 | Aanvulling op contactnummer 27 | |
| 32 | B1.2 | 14 |
| 33 | C4.3 | 30 |
| 34 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 35 | G3.1 | 35 |
| 36 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 37 | A7, C3.7 | 10, 27 |
| 38 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 39 | B2.2, C4.4 | 15, 30 |
| 40 | B2.2 | 15 |
| 41 | A8, F2 | 11, 41 |
| 42 | G1.3 | 42 |
| 43 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 44 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 45 | B2.4 | 16 |
| 46 | A9, C6.1, G3.2, G3.3, G3.4 | 11, 34, 44, 45 |
| 47 | A9, B3.6, F3, G3.2, G3.7, H3 | 11, 19, 41, 45, 46 |
| 48 | C4.5, C4.6 | 32 |
| 49 | B2.5, B3.7 | 16, 19 |



AANPAK OOSTERHAMRIKZONE

| CONTACTNUMMER | IN PARAGRAAF | OP PAGINA |
|---------------|--------------------------|------------|
| 50 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 51 | A10, A11, B4.5 | 11, 20 |
| 52 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 53 | B2.2, C4.7, G3.5 | 15, 32, 45 |
| 54 | A12 | 11 |
| 55 | B2.2 | 15 |
| 56 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 57 | C5.3, E3, G1.4 | 33, 39, 43 |
| 58 | G1.5 | 43 |
| 59 | C5.4, F4 | 33, 41 |
| 60 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 61 | C3.8 | 28 |
| 62 | D8, E4, I4 | 38, 39, 48 |
| 63 | H4 | 46 |
| 64 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 65 | A13 | 12 |
| 66 | Aanmelding ontwerpessies | |
| 67 | B2.6, G3.6 | 16, 45 |
| 68 | C5.5, C5.6, C5.7, F5 | 33, 39, 41 |
| 69 | B2.7, C4.8 | 17, 32 |



Dit reactierapport is een uitgave van het project Aanpak Oosterhamrikzone.

Fotografie: Jeroen van Kooten

Augustus, 2017

