

Telefoon intern 14 050 / Jeroen Engels

Onderwerp Beantwoording brief BO Voorkeursvariant Oosterhamrikzone.

Bewonersorganisatie Oosterparkwijk

Datum

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6983235

Uw brief van 14-05-2018

Uw kenmerk -

Geachte Bewonersorganisatie Oosterparkwijk,

In deze brief reageren wij op uw email van 15 mei jl. waarin u aangeeft geen vertrouwen te hebben in de wijze waarop wij de besluitvorming over de aanpak van de Oosterhamrikzone voorbereiden.

In onze aanpak van afgelopen anderhalf jaar hebben wij geprobeerd een goede relatie, gericht op samenwerking en vertrouwen, op te bouwen met bewoners, bewonersorganisaties, ondernemers en andere belanghebbenden. Dat is bij een grootschalige ingreep als deze, niet makkelijk. Het heeft ontegenzeggelijk gevolgen voor de aanwonenden van de nieuwe auto- en busverbinding. Iets wat ons college ook steeds benadrukt, maar tegelijkertijd ook het stedelijke belang daarbij afweegt. In het gesprek over de aanpak van de Oosterhamrikzone kunnen we het oneens met elkaar zijn en mag de discussie, wat ons college betreft, op het scherpst van de snede worden gevoerd. Zo zien we het graag. Discussies bieden inzicht, begrip voor standpunten en dragen bij aan een zorgvuldige voorbereiding en afweging voor besluitvorming. Uw organisatie heeft hierin een waardevolle bijdrage geleverd.

In uw email stelt u dat de informatie die de gemeente verschaft incompleet is en een vertekend beeld geeft van de werkelijkheid. Wij herkennen ons niet in uw stelling die volgens ons bovendien geen recht doet aan het proces dat wij gezamenlijk hebben doorlopen. We hebben juist ingezet openheid en transparantie. We hebben vroegtijdig (concept)rapporten met u gedeeld, voor- en nadelen besproken en u inzicht gegeven in de voortgang en aansturing van het ingenieursbureau en het landschapsarchitectenbureau. In verschillende werkgroepen zijn de varianten voor de nieuwe auto- bus- en fietsverbinding en voor de fietsvriendelijke Korreweg verder uitgewerkt. Tijdens (inloop)bijeenkomsten hebben we het resultaat van de werkgroepen, onderzoeken, plankaarten en impressies gepresenteerd, gaven specialisten op het gebied van geluid, lucht en verkeer antwoord op vragen en hebben we de profielen van verschillende varianten levensgroot op de vloer neergelegd. Op de website kwamen zowel voor- als tegenstanders uitgebreid aan het woord. Ook zijn alle

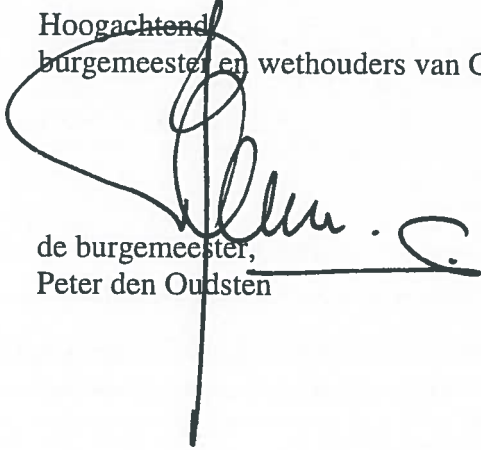
documenten rond de verschillende besluitvormingsmomenten op de website gepubliceerd. U kunt vinden dat de uitkomsten niet overtuigend zijn of het oneens zijn met conclusies die wij hebben getrokken, maar de wijze waarop het totstand is gekomen is in alle openheid en na overleg gebeurd, ook onder de procesbegeleiding van Emme Groot.

Daarnaast geeft u aan dat de gemeente de omwonenden op geen enkele wijze tegemoet komt. Dat zijn wij niet met u eens. We verwijzen u graag naar het participatierapport waarin we de concrete opbrengst van het participatietraject beschrijven. Verder zijn we tijdens de verschillende overleggen met de klankbordgroep uitgebreid ingegaan op vragen en zorgen. U ontving steevast een gemotiveerde reactie. Wij begrijpen dat de inhoud van onze reacties niet altijd tot tevredenheid stemt, maar van negeren is geen sprake.

In de bijlage van deze brief gaan we in op de door u benoemde harde voorwaarden voor een volgende fase. Ook daaruit blijkt dat wij oog hebben voor uw zorgen en deze serieus nemen. Tegelijkertijd kunnen of willen wij een aantal zaken nog niet vastleggen, omdat ze onderdeel zijn van verdere uitwerking van de voorkeursvariant. Of, omdat wij bij de uitwerking de bewonersorganisaties en de direct aanwonenden willen betrekken, en daar ruimte voor moet zijn.

Wij nemen kennis van uw voornemen om niet langer deel te nemen aan het gesprek. Dat vinden wij jammer, want daarmee ontnemt u zichzelf de mogelijkheid om direct invloed uit te oefenen namens de wijk. Wij zullen in ieder geval bewoners, ondernemers en ander belanghebbend uitnodigen. Vanzelfsprekend blijft de deur altijd openstaan voor een goed gesprek.

Hoogachtend
burgemeester en wethouders van Groningen,

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the typed name of the mayor.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in blue ink, written over the typed name of the secretary.

de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage 1

Inbreng Oosterparkwijk

Uw bewonersorganisatie heeft voorafgaand aan het raadsvoorstel aangegeven dat de randvoorwaarden nog onvoldoende concreet zijn, waardoor niet vast te stellen is wanneer er een ondergrens wordt bereikt. In de contacten hierover ging het bijvoorbeeld over het vastleggen van cijfers, zoals de gewenste bezettingsgraad voor parkeren of de afstanden tussen oversteken. Wij begrijpen de wens en delen de intentie die achter de vraag ligt, maar zijn van mening dat voor parkeren, (verkeers)veiligheid en onderhoudsniveau maatwerk nodig is in overleg met bewoners en ondernemers. We willen oplossingsrichtingen nog niet op slot zetten.

We hebben daarom de zorgen benoemd, oplossingsrichtingen gedeeld en voorgesteld om concrete plannen te maken die herkenbaar zijn, zoals een groenplan, een inrichtingsplan (o.a. verkeersveiligheid) en een gebiedsparkeerplan. De voorwaarden van uw bewonersorganisatie behandelen we puntsgewijs, met daarbij onze reactie. Deze antwoorden zijn eerder ambtelijk met u gedeeld.

Voorwaarde

Nu al bepalen wat er gaat gebeuren wanneer 1 jaar na aanleg van de weg blijkt dat de geluidsnormen worden overtreden.

We begrijpen uw zorg. De huidige Wet geluidhinder zal de komende jaren fundamenteel worden gewijzigd en vervolgens opgaan in de nieuwe Omgevingswet. De bedoeling is dat de Omgevingswet in werking met ingang van 2021 in werking treedt. Dat is vòdr de eventuele openstelling van de nieuwe verbindingen voor bus en auto. Onder de Omgevingswet zal in principe de volgende wetgeving van toepassing zijn voor bestaande wegen met méér verkeer en dus een hogere geluidbelasting: de gemeente moet (net als nu) om de vijf jaar geluidkaarten en een Actieplan wegverkeerslawaaï vaststellen; onder de Omgevingswet krijgt dit Actieplan een zwaardere functie dan nu het geval is.

Stel dat de verkeersintensiteit op de toekomstige nieuwe auto- of busverbinding Oosterhamrikkade aanzienlijk hoger uitvalt dan nu wordt voorzien. Dan blijkt het effect in de eerstvolgende geluidkaarten (2027, 2032 etc.). De geluidkaarten zijn de basis voor het eerstvolgende Actieplan (in 2028, 2033 etc.). In deze plannen zijn dan maatregelen vastgelegd om de toename van de geluidbelasting vanwege de onvoorziene verkeerstoename weer ongedaan te maken. Kortom: áls er straks meer geluid is, dan moet de gemeente maatregelen nemen.

Voorwaarde

Geen gebruik van wetgeving die uitzonderingen op de standaardregels mogelijk maakt als het gaat over geluids- en milieunormen.

Ja, de huidige effectanalyse en beoordeling hebben we getoetst aan de geldende grenswaarden voor woningen en woonschepen (die een hogere bescherming kennen).

Het pakket geluidsmaatregelen (stil asfalt, lagere schermen) stellen we als principe nu vast en wordt de volgende fase verder uitgewerkt samen met de omwonenden.

Voorwaarde

Voldoende geld ter beschikkingstellen aan de Milieudienst voor het onderhoud aan de groenzones.

Ja, wij vinden met bewoners dat de groene invulling van de openbare ruimte van groot belang is voor het slagen van het plan. Daarom willen we samen met de omwonenden een groenplan opstellen, zodat met inrichting, plantensoorten en onderhoud rekening gehouden kan worden met een maximaal resultaat: groen van hoog kwaliteitsniveau en goed/efficiënt te onderhouden.

Voorwaarde

Het verlies van parkeerplaatsen in de Vinkenstraat en Thomas à Thuessinklaan wordt gecompenseerd door de aanleg van nieuwe plekken tot de de grens van 100 (parkeerplekken) - 85 (auto's) bereikt is. Binnen de straal van 100 meter. Bewoners van de wijk kunnen hiervan gebruik maken voor dezelfde kosten als straatparkeren.

Ja, wij vinden met de bewonersorganisatie dat het probleem van de 300 parkeerplaatsen niet op de straten/buurt afgewenteld mag worden en dat er een acceptabele bezettingsgraad moet zijn.

Nee, wij leggen ons niet vast op een exacte bezettingsgraad of afstand.

In Groningen hanteren we de norm dat we maatregelen onderzoeken als de bezettingsgraad 85% is. Vergunningparkeren is een voorbeeld van zo'n maatregel. Andere gemeenten hanteren een vergelijkbaar percentage. De bezettingsgraad ('s nachts) hangt af van de beschikbare ruimte, het autobezit en het effect van maatregelen. Om een acceptabel bezettingsgraad te halen zien wij verschillende maatregelen. In de Professorenbuurt Oost en aan de Oosterhamrikkade zuidzijde is dit voorjaar betaald parkeren ingevoerd. De volgende ontwikkelingen hebben invloed op de toekomstige vraag naar parkeerruimte:

- Invoering betaald parkeren (en het effect op de bezettingsgraad)
- Nieuwbouw ontwikkelingen (trekt parkeren aan, maar vervangt ook straatparkeren)
- Maatregelen die onderdeel uitmaken van de parkeervisie.

Ten aanzien van de loopafstanden: in de nieuwe Parkeervisie benoemen we het volgende uitgangspunt. (...) *“Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar. Echter niet altijd precies op de plek waar de automobilist het liefst z'n auto zou willen parkeren. Dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan accepteren we. Een parkeerplaats op 250 meter van de woning beschouwen wij als acceptabel alternatief (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden)”*

Ten aanzien van de kosten: ja, als het gaat om vergunningparkeren op straat. Kosten voor (nieuwe) bewoners die aangewezen zijn op parkeren op eigen terrein vallen buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Voorwaarde

Aanpak Florakade en Zaagmuldersweg. Op deze wegen wordt nu al te hard gereden. Bij de aanleg van het OHT zal de verkeersdruk alleen nog maar toenemen, dat maakt het nemen van maatregelen noodzakelijk.

In de raming is budget opgenomen voor maatregelen die nu nog niet zijn voorzien (of waar wij op voorhand niet van uitgaan). Wij verwachten op grond van de berekeningen met ons verkeersmodel dat er minder auto's over de Florakade gaan. De Florakade wordt nu nog gebruikt als route naar de Korreweg of om richting Damsterdiep te gaan. Daarbij wordt het voormalige terrein van Alfa Laval bebouwd met ca. 120 woningen en ontstaat er zo meer beweging op, en rondom de rijbaan (inparkeren van auto's, fietsers, voetgangers). Met andere woorden: de omgeving dwingt tot een lagere snelheid.

Ten zuiden van het Wielewaalplein neemt het verkeer op de Zaagmuldersweg af. Op het deel bij het Wielewaalplein blijft de snelheid 30km/h en maken we met de omgeving een ontwerp. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk thema.

Voorwaarde

Genoeg veilige oversteekplaatsen over de busbaan. Maximale afstand tussen officiële oversteekplaatsen is 75 meter.

Ja, wij vinden het ook van belang dat er voldoende veilige oversteken over de busverbinding zijn. Er zijn meerdere belangen en overwegingen die een rol spelen bij het bepalen van de exacte plekken. Bijvoorbeeld als het gaat om logische looproutes, zichtlijnen voor de wandelaar/fietser en buschauffeur, verkeersveiligheid enzovoort. Een maximumafstand stellen we daarom op dit moment niet vast omdat dat niet in het belang is van omwonenden, gebruikers en verkeersdeelnemers. We gaan hiervoor samen met omwonenden een plan opstellen (onderdeel inrichtingsplan).

Voorwaarde

Veilig kunnen oversteken over de Oosterhamrikkade. Vele tientallen ouders maken dagelijks gebruik van deze route tussen beide wijken om hun kinderen naar school te brengen. Aparte fietsstroken bij deze oversteek.

Wij zijn het eens met deze reactie. Bij de kruising komen verkeerslichten.

Voorwaarde

De plannen voor de verbetering van de leefomgeving moeten door de bewoners genomen worden. LOLA of welk ander adviesbureau zijn inspirerend maar dienend aan de bewoners. Vanzelfsprekend binnen het gegeven budget. Aanpassingen op dit

gebied moeten zo nodig verbonden kunnen worden met andere (groen)voorzieningen in de wijk.

Ja, wij willen net als in de voorgaande fase de omgeving wederom betrekken bij inrichting van hun woon- een leefomgeving. Zo waren we ook al begonnen met de woonschepen eigenaren en kiezen we voor concrete plannen waarbij de inbreng zichtbaar wordt (groenplan, inrichtingsplan).

Voorwaarde

De Gemeente onderzoekt of de geplande fietsbrug aan het huidige viaduct aan de OHT al eerder aangelegd kan worden.

Ja, we werken tijdelijke fietsbrug verder uit. Een kanttekening is op zijn plaats: de kosten zijn relatief hoog en we willen de busbaanbrug op termijn vervangen. De keuze voor een tijdelijke fietsvoorziening langs de busbaanbrug is afhankelijk van de termijn waarop we een nieuwe brug kunnen realiseren.

Bijlage 2

Van: BO bestuur [bestuurbo@hotmail.com]
Verzonden: dinsdag 15 mei 2018 20:56
Aan: Paul de Rook; Jeroen Engels
Onderwerp: Overleg Oosterhamriktrace

Aan het college van B&W
t.a.v. Paul de Rook

afschrift naar Jeroen Engels

Geacht College,

De afgelopen jaren hebben wij als Bewonersorganisatie Oosterpark meegedacht en gepraat over uw plannen voor het Oosterhamriktracé. Onze eerste insteek bij dit soort gesprekken is het achterhalen van zoveel mogelijk informatie voor de bewoners van onze wijk en ons uiterste best te doen dat bewoners actief betrokken worden bij de besluitvoering en realisatie van plannen voor de wijk. We nemen in beginsel geen standpunt in of de plannen goed of slecht zijn. We zijn niet gekozen en kunnen daardoor ook niet voor de wijk spreken.

Helaas hebben we in de afgelopen jaren meermalen moeten constateren dat de door de Gemeente verstrekte informatie incompleet is en regelmatig een vertekend beeld geeft van de werkelijkheid. Daarnaast constateren we dat het College op geen enkele manier bereid is om bewoners op wat voor punt dan ook tegemoet te komen.

Na ruim twee jaar te hebben verzocht om toetsen waaraan deze majeure ingreep in de wijk zou moeten voldoen, is er behalve de doodoener "dat er in een volgende fase over gesproken moet worden", nog steeds geen enkel meetbaar criterium vastgesteld. In ons laatste gesprek met de beide Wethouders over het tracé hebben wij aangegeven dat wij een aantal toetsen zouden voorstellen. Door Wethouder de Rook werd dit streven aangemoedigd. Als deze criteria geformuleerd waren kon er over gesproken worden. Het antwoord van de projectleider dhr. Engels op onze voorstellen kan kort worden samengevat: "We gaan er in een volgende fase over spreken".

Terugkijkend op het proces tot nu toe kunnen wij niet anders concluderen dan dat de aanleg van het tracé nooit werkelijk ter discussie is gesteld, dat de reden van de aanleg van de weg per jaar verschilde, dat de Gemeenteraad noch het College een ondergrens heeft vastgelegd over wanneer de aanleg wel of niet haalbaar zou zijn, dat de door de projectgroep geschilderde beelden onrealistisch zijn en bewust of onbewust omwonenden en Gemeenteraad misleiden en dat de toezegging van de Wethouder van Verkeer "dat de weg alleen wordt aangelegd als het werkelijk mogelijk is" op drijfzand is gebaseerd. Wij kunnen daarom dan ook geen andere conclusie trekken dan dat onze deelname aan het proces zinloos is en enkel en alleen leidt tot verdere frustraties van onze leden.

Helaas moeten wij ervaren dat ons vertrouwen in de openheid en behoefte aan inspraak van dit College opnieuw een stevige deuk heeft opgelopen. Onze conclusie zullen wij delen met de bewoners van onze wijk, Gemeenteraad en via de pers met de bewoners van onze stad.

Aldus verblijvend,

Bewonersorganisatie Oosterpark (BO)
www.oosterparkgroningen.nl