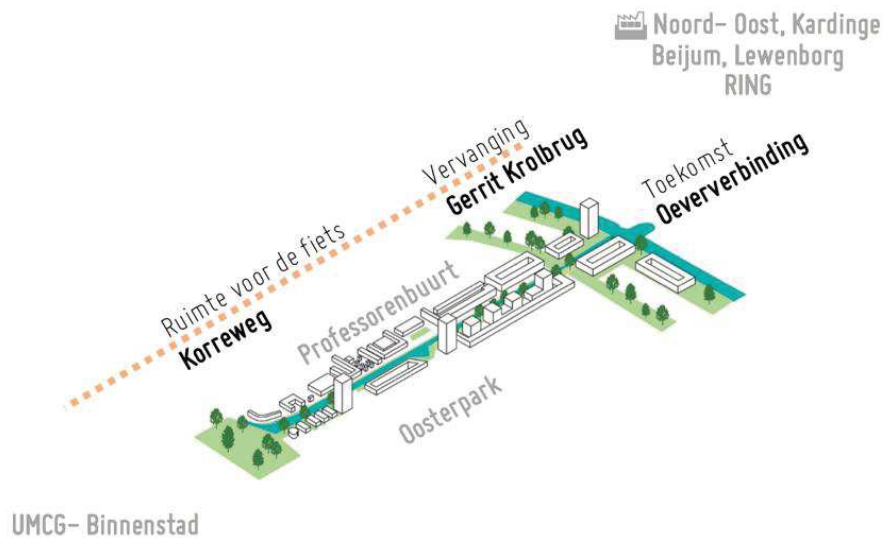


Oosterhamrikzone



Inleiding

De stad Groningen is het regionale centrum voor werk en voorzieningen. Deze centrumfunctie maakt een goede bereikbaarheid noodzakelijk. En deze bereikbaarheid laat in delen van de stad te wensen over. Met name de oostkant van de binnenstad heeft problemen, denk aan de Europaweg en de Petrus Campersingel. De grootste werkgever van het Noorden – het UMCG – is op drukke uren slecht bereikbaar. Ook de bereikbaarheid van de omliggende wijken staat onder druk door de hinder van sluipverkeer. Er is al maximaal ingezet op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en ook de aanpassing van bestaande verkeersknelpunten biedt geen oplossing. Een nieuwe autoverbinding Oostelijke Ringweg-Professorenbuurt-Oosterparkwijk- UMCG-binnenstad biedt dat wel: het Oosterhamriktracé. Voor dit tracé worden in ieder geval drie varianten uitgewerkt.

Deze oplossing biedt ook de mogelijkheid om de huidige - als onveilig ervaren - Korreweg te ontlasten. Het is immers een van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Op piekmomenten zijn de fietspaden langs de Korreweg overvol. Daarom willen we meer ruimte en comfort voor de fiets op de Korreweg. Dit plan moet goed aansluiten op de plannen voor het Oosterhamriktracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

De aanpak van de Oosterhamrikzone bestaat uit de volgende hoofdprojecten:

1. Oosterhamriktracé: een verbinding voor auto, bus en langzaam verkeer
2. Huidige busbaanbrug voor bus-auto-fiets en toekomstige oeververbinding
3. Maatregelenpakket verbetering doorstroming verkeer
4. Vervanging Gerrit Krolbrug
5. Ruimte voor de fiets, Korreweg
6. Gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone

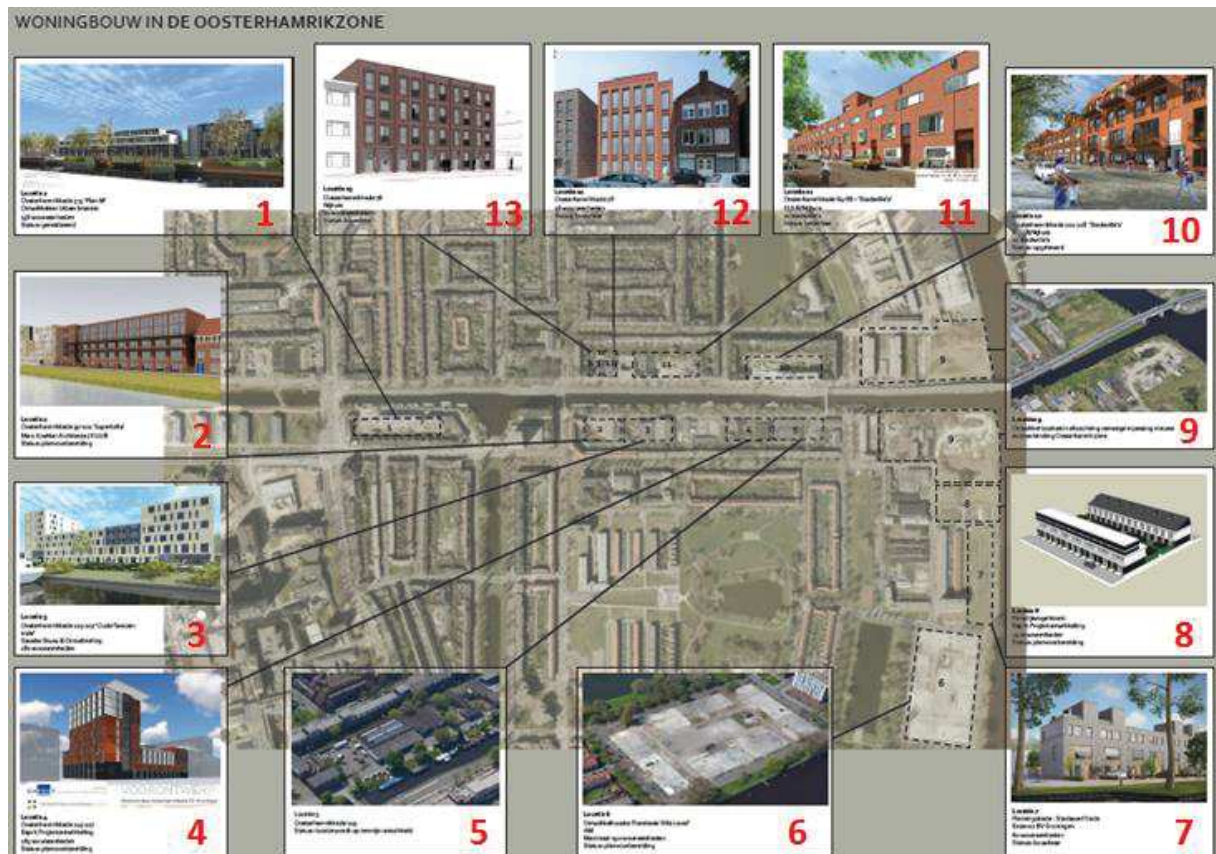
1. Wonen

In de Oosterhamrikzone maakt de oude bedrijvigheid stap voor stap plaats voor een gemengde woonbuurt. De ambitie is uitgesproken om de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk meer met elkaar te verbinden. Dat kan op lange termijn met een brug voor langzaam verkeer, maar het kan ook door het maken van zichtrelaties, waardoor het water beter beleefbaar wordt vanuit de wijk.

Aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal wordt er momenteel druk gesaneerd, gesloopt en gebouwd en heten we de nieuwe bewoners in dit deel van de stad welkom. De woningbouwprojecten kunnen onafhankelijk van de autoverbinding worden ontwikkeld. Uiteraard worden de raakvlakken nauwlettend in de gaten gehouden.

Aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal komen stadsvilla's waarin verschillende woonvormen worden gerealiseerd. Aan de zuidzijde biedt het bestemmingsplan meer ruimte voor hoogteaccenten en gebouwen van grotere omvang. Door ruimte te laten voor dwarsstraatjes en doorzichten wordt voorkomen dat de bebouwing te massief wordt.

We merken in de stad dat de jaren van crisis voorbij zijn, dit geldt ook voor de Oosterhamrikzone. Aan de hand van onderstaande overzichtskaart wordt een beknopte stand van zaken weergegeven van de diverse woningbouwprojecten.



Voortgang

1. Plan M – Oosterhamrikkade 5-9

Plan M is in het najaar van 2016 opgeleverd. Komende periode start de uitvoering van groot onderhoud aan de kade en wordt de gelegenheid aangegrepen om de kade opnieuw in te richten. De eigenaren van de woonschepen wordt de mogelijkheid geboden om een deel van de kade in bruikleen te krijgen.

2. Superlofts – Oosterhamrikkade 97-101

Het concept Superlofts is een nieuw woonconcept in Groningen. Het uitgangspunt is een nieuw woonconcept waarbinnen bewoners hun eigen droomloft kunnen samenstellen binnen een vast ruimtelijk kader. Het Superloft-concept komt zo tegemoet aan de wensen van kopers met een unieke lifestyle op zoek naar op maat gemaakte woningen of casco klushuizen. Deze ontwikkeling draagt bij aan de differentiatie in bewonersgroepen in de Oosterhamrikzone. Op dit moment voeren we gesprekken met KUUB en Marc Koehler Architects (MCA) over de realisatie van ongeveer 37 Superlofts. Komende periode wordt een bodemsanering uitgevoerd op de Oosterhamrikkade 101.

3. Oude Taxicentrale – Oosterhamrikkade 103-107

Vastgoed Groningen BV bouwt aan een nieuw jongerenappartementencomplex (180 wooneenheden) aan de Oosterhamrikkade zuidzijde. De bouwwerkzaamheden zijn in volle gang.

4. Esprit – Oosterhamrikkade 115-117

Ontwikkelaar Esprit heeft de gemeente medio 2014 benaderd met een initiatief met 165 wooneenheden voor jongeren. Deze appartementen worden gerealiseerd op grond die deels in het bezit van de gemeente is, en deels in bezit is van Nijestee. Ontwikkelaar Esprit heeft een omgevingsvergunning voor het appartementencomplex ingediend bij het Loket Bouwen en Wonen.

5. Ontwikkellocatie Oosterhamrikkade 119

De locatie waar momenteel de Voedselbank, het Informatiecentrum Oosterhamrikzone en Werkpro is gehuisvest wordt op korte termijn herontwikkeld. De Voedselbank verhuist naar een nieuwe locatie aan de Ulgersmaweg.

6. Ontwikkellocatie Alfa Laval / Florakade

Momenteel voeren we gesprekken met ontwikkelaar VanWonen voor de ontwikkellocatie 'Alfa Laval' aan de Florakade. Deze gesprekken gaan over de opzet voor het stedenbouwkundig plan en over de afnameprijs voor de grond. De werkzaamheden voor de grondsanering, sloop van het trafostation en verwijdering van ondergrondse kabels en leidingen zijn voor de zomer 2017 afgerond. Wij gaan er vanuit dat we voor de zomervakantie 2017 overeenstemming hebben met de ontwikkelaar over de grondprijs en de opzet van het stedenbouwkundig plan.

7. Stadswerf – Pelikaanstraat & Flamingokade

De kadewoningen aan de Flamingokade worden momenteel gebouwd door Extenzo/Nijhuis. In de afbeelding hiernaast een impressie.



8. Esprit – Paradijsvogelstraat 11

Op deze locatie worden 14 nieuwe woningen gebouwd door ontwikkelaar Esprit. De omgevingsvergunning hiervoor is recent aangevraagd bij het Loket Bouwen en Wonen en wordt momenteel getoetst.

9. Ontwikkellocaties weerszijden busbaanbrug

Deze locaties zijn in eigendom van de gemeente. De locaties staan 'on hold' in afwachting van de uitkomsten van de scenariostudie voor een nieuwe oeververbinding. Zodra het besluit is genomen voor de locatie van een (nieuwe) toekomstige oeververbinding kunnen de locatie(s) worden vrijgeven voor ontwikkeling.

We bekijken de mogelijkheid of we een tijdelijke speelvoorziening voor kinderen kunnen inrichten op de locatie aan de zuidzijde van de busbaanbrug.

10. Stadsvilla's Oosterhamrikkade 110-118

De Stadsvilla's zijn opgeleverd. Dit project is afgerond.

11. Stadsvilla's Oosterhamrikkade 84-88

Nijhuis ontwikkelt op deze locatie 18 'Stadsvilla's', grondgebonden woningen, met mogelijkheden tot het creëren van woon-werkeenheden. Zij worden aan de achterzijde via een (vent)weg ontsloten. Parkeren gebeurt op eigen terrein. De doelgroepen betreft meerpersoonshuishoudens, zoals jonge stellen, gezinnen en senioren. Oplevering wordt verwacht medio 2017.

12. Oosterhamrikkade 78

Op deze locatie wordt een jongerenappartementencomplex gebouwd met 16 wooneenheden.

13. Oosterhamrikkade 76

Op deze locatie komt een appartementencomplex met 20 (jongeren) wooneenheden. De sloopwerkzaamheden vinden momenteel plaats. De pinautomaat van ABN krijgt een nieuwe plek in de plint van het gebouw.



14. Noorderbad

De eigenaar van het Noorderbad heeft een omgevingsvergunning aangevraagd voor de transformatie van het Noorderbad naar 22 appartementen voor de doelgroep 'senioren'. Momenteel vindt de toetsing plaats.

Herinrichting oever Oosterhamrikkade zuidzijde

Met het principebesluit voor het Oosterhamriktracé zijn de hoofdvarianten voor de autoverbinding vastgesteld, en daarmee ook de verkeerskundige rol van de Oosterhamrikkade zuidzijde. In de planuitwerking naar een voorkeursvariant wordt tegelijk het traject gestart voor de herinrichting van de zuidoever. Dit traject wordt komende periode met de bewoners gestart.

Herstructurering Vinkenstraat

De woningen aan de Vinkenstraat zijn in eigendom van Nijestee. (Het blok aan de kop Wielewaalplein is van De Huismeesters). De Vinkenstraat is onderdeel van de verkeersvarianten Circuit en Splitsing voor het Oosterhamriktracé. In de planuitwerking voor de autoverbinding komt onvermijdelijk de vraag aan de orde over de toekomst voor deze woningen. Nijestee heeft immers aangegeven dat deze woningen zijn afgeschreven en het ligt daarbij voor de hand om deze woningbouwopgave integraal op te nemen in de planuitwerking van de varianten voor het Oosterhamriktracé.

2.1 Bereikbaarheid - Oosterhamriktracé: een verbinding voor auto, bus en langzaam verkeer

Uitgebreid onderzoek ondersteunt dat een nieuwe autoverbinding de beste oplossing is om de bereikbaarheid van de binnenstad, de oostelijke stadswijken en het UMCG te verbeteren. Uw raad besloot in juni 2016 om deze nieuwe verbinding - het Oosterhamriktracé - als uitgangspunt te nemen voor verdere uitwerking. De komst van deze verbinding biedt kansen voor verbetering van het woon-

en verblijfsklimaat in de Oosterhamrikzone, de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Ook het vestigingsklimaat voor bedrijven wordt aantrekkelijker.

De komst van het Oosterhamriktracé leidt tot minder autoverkeer op de Korreweg. Fietsers kunnen dan gebruik maken van een meer veilige en comfortabele fietsverbinding met de binnenstad, doordat de Korreweg fietsvriendelijker wordt. De vernieuwing van de Gerrit Krolbrug zal de betrouwbaarheid van deze route versterken.

Het openbaar vervoer moet via een snelle en directe verbinding de binnenstad kunnen bereiken. De busbaanbrug speelt hierin een belangrijke rol. De huidige busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal voldoet niet aan de vaarwegeisen voor vaarklasse Va. Omdat de busbaanbrug nog vrij nieuw is (gebouwd in 1985) en omdat de brug geopend kan worden is er in het programma 'Opwaardering Vaarweg Lemmer-Delfzijl' (vastgesteld in 1998) geen prioriteit verleend voor vervanging van de brug. De wens om een nieuwe multimodale oeververbinding te maken is er wel. Een nieuwe, betere oeververbinding is van belang voor de scheepvaart, het openbaar vervoer, de in te passen autoverbinding én zorgt bovendien voor een goede fietsverbinding tussen Kardingene en de binnenstad.



Voortgang

Afgelopen periode hebben we een plan van aanpak opgesteld voor een voorkeursalternatief voor het Oosterhamriktracé. Op hoofdlijnen doorlopen we de volgende processtappen.

Stap	Planning Aanpak Oosterhamrikzone	
0	- bepalen kaders voor participatie plan van aanpak	januari 2017
1	- opdrachtformulering onderzoek	april 2017
2	- uitvraag / opdrachtformulering	mei 2017
3	- uitwerking varianten op niveau Voorlopig Ontwerp i.o.m. stakeholders	september 2017
4	- beoordeling varianten - vaststellen 'ontwerp'- voorkeursvariant College B&W - start inspraakperiode	oktober 2017
5	- brede participatie/ inspraak op ontwerpvoorkeursvariant (6 weken)	december 2017
6	- verwerking participatie detaillering	januari 2018
7	- Voorkeursalternatief vaststellen door gemeenteraad - Uitwerking voorkeursvarianten, voorbereiding en aanbesteding, planologische procedures	februari 2018 2 ^e kwartaal 2018
	- Aanbesteding/gunning Oosterhamriktracé	Eind 2019
	- Oplevering Oosterhamriktracé	2023

Binnen de kaders van het principebesluit is ruimte voor inbreng van uit de omgeving. Zo gaat het college uit van de drie varianten voor de autoverbindingen, maar wellicht zijn er subvarianten die ook aan de uitgangspunten voldoen.

Fietsvriendelijke Korreweg

Voor de plannen voor de herinrichting Korreweg, moet het ontwerpproces met de omgeving nog starten en zijn verschillende varianten denkbaar. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen nemen op de kruispunten. Zo onderzoeken we bij kruispunt J.C. Kapteynlaan of hier een fietsrotonde mogelijk is. Belangrijk in deze stap is de start van het gesprek met de omgeving om te inventariseren wat de wensen, knelpunten en aandachtspunten zijn van de bewoners/ondernemers/belanghebbenden voor de fietsvriendelijke Korreweg en hoe zij de ruimte in de straat van gevel tot gevel willen besteden.

Oeververbinding

Voor een nieuwe oeververbinding zijn de nodige voorstudies gedaan, zoals het type verbinding (brug, aquaduct, in verschillende opties) en de locatie. Echter moet hier de relatie gezocht worden met de overige projectonderdelen.

Planning

We kiezen er voor om in een integrale ruimtelijke vekenning de verschillende opgaven uit te werken. Die bestaat uit:

1. ruimtelijke uitwerking van de varianten voor een autoverbinding Oosterhamriktracé, met het bijbehorende pakket aan doorstromingsmaatregelen (zie ook bullet 4);
2. ruimtelijke uitwerking van de varianten voor een herinrichting van de Korreweg gericht op meer ruimte voor de fiets, met extra aandacht voor de kruispunten en de mogelijkheden te faseren (en zo mogelijk te ontkoppelen van andere projectonderdelen);
3. ruimtelijke uitwerking van de drie mogelijke locaties en de mogelijke varianten voor een oeververbinding in het Oosterhamriktracé;
4. een ontwerp van de huidige busbaanbrug, waarover auto, bus en fiets worden afgewikkeld, met een berekening van het effect op busexploitatie;
5. Kruispuntoplossingen voor de inpassingsvraagstukken fietsvriendelijke Korreweg, Oosterhamriktracé en de (toekomstige) oeververbinding;
6. Doorstromingsmaatregelen op de invalswegen, waaronder een 'knip' op de Petrus Campersingel mét Oosterhamriktracé;
7. Verkeersplan voor de omliggende wijken;
8. Inzichtelijk maken van faseringsmogelijkheden Fietsvriendelijke Korreweg, Oosterhamriktracé en (toekomstige) oeververbinding;
9. een kostenraming voor varianten Oosterhamriktracé, Fietsstraat Korreweg, doorstromingsmaatregelen en (toekomstige) oeververbinding;
10. Opstellen wegingskader voor besluitvorming voorlopig ontwerp voor Oosterhamriktracé, Fietsvriendelijke Korreweg en oeververbinding;
11. een aanpak waarin belanghebbenden in de vorm van workshops, en ontwerpateliers tijdens de onderzoeksfase inbreng kunnen leveren;
12. een vergelijking van de varianten met een referentiesituatie, waarbij er sprake is van een autonome ontwikkeling zonder project;
13. Aandachtspunten bij de opdrachten zijn de samenhang met de vervanging van de Gerrit Krolbrug, de motie om een fietsvariant voor de Gerrit Krolbrug te onderzoeken en de samenhang met de andere ontwikkelingen in de stad.

2.2 Bereikbaarheid - Huidige busbaanbrug voor bus-auto-fiets en toekomstige oeververbinding

Huidige busbaanbrug

Uitgangspunt voor het Oosterhamriktracé is voorlopig de huidige busbaanbrug. We gaan ook de mogelijkheden onderzoeken voor een nieuwe oeververbinding.

Het is een breed gedragen wens van de Stad, bewoners- en belangenorganisaties om een nieuwe fietsroute aan te leggen tussen HOV knooppunt Kardinge en de binnenstad. Uw raad heeft het college de opdracht gegeven om een nieuwe fietsroute te onderzoeken. Bekekend moet worden of er mogelijkheden zijn om de auto, bus en fiets op de huidige busbaanbrug te combineren. Daarnaast moet worden onderzocht wat er civieltechnisch nodig is om de huidige brug geschikt te maken voor de menging van de auto-, fiets- en busverbinding. Hierbij wordt ook een kostenraming opgesteld.

Het onderzoek naar de doorstromingsmaatregelen voor auto en bus voor de menging op de busbaanbrug en de maatregelen/kruispunten die nodig zijn op de punten waar vervlecht en ontvlecht moet worden, wordt meegenomen in deelopdracht IV van het raadsbesluit. Alsmede de exploitatie-effecten voor de bus, in samenwerking met het OV-bureau.



Toekomstige busbaanbrug

De huidige busbaanbrug voldoet niet aan de eisen voor vaarklasse Va. Vanwege onvoldoende budget in het Programma opwaardering vaarweg Lemmer-Delfzijl en daarbij het feit dat de brug kan worden opengesteld (geen hoogtebeperking), is deze brug (voorlopig) buiten het programma gebleven voor de opwaardering van de kunstwerken. De wens om een nieuwe multimodale oeververbinding te maken is er vanuit de scheepvaart, het openbaar vervoer, de autoverbinding en voor een directe en comfortabele fietsverbinding tussen Kardinge en de binnenstad. Er zijn verschillende typen oeververbinding denkbaar. Bureau Witteveen + Bos heeft een verkenning verricht naar mogelijke varianten (Witteveen+Bos, Eindrapportage variantenstudie Gerrit Krolbruggen – spoor B, 2016)

De ontwikkellocaties aan weerszijden van de busbaanbrug zijn locaties voor nieuwe woningen. Voor deze ontwikkellocaties is belangrijk om te weten, waar de eventueel toekomstige brug komt te liggen. Dit om rekening te houden met een ruimtereservering. Daarom vragen wij een locatie van de toekomstige brug en bijbehorende ruimtelijke reservering te bepalen. Voorwaarden bij het bepalen van de locatie is dat de nieuwe oeververbinding inpasbaar is en een logische aansluiting heeft op het wegennet aan beide kanten van de brug.

2.3 Bereikbaarheid - Maatregelpakket verbetering doorstroming verkeer

Uit het onderzoek Bereikbaarheid UMCG (2013) en de second opinion hierop door bureau Arane (2016) is gebleken dat de autoroute onderdeel wordt van een robuust wegennet in de stad. Een robuust wegennet betreft het opnamevermogen en de flexibiliteit van het verkeersnetwerk voor wisselende verkeersomstandigheden. Naast de inpassing van de autoroute is daarvoor ook een pakket aan doorstromingsmaatregelen nodig. Deze maatregelen zijn een noodzakelijke voorwaarde om het verkeer te kunnen managen. Daarom moeten de maatregelen gebaseerd worden op een regelaanpak. In Amsterdam en Utrecht wordt de regelaanpak met succes toegepast in zwaarbelaste netwerken.

Om te komen tot een voorkeursvariant voor het Oosterhamriktracé moeten we een bindend oordeel kunnen geven hoe goed een variant verkeerskundig functioneert op stedelijk- en buurtniveau. In tegenstelling tot de fysieke inpassing van infrastructuur, staan bij de regelaanpak de informatie naar en de keuzemogelijkheden voor de weggebruiker centraal en gaat het met name om verkeersmanagement maatregelen. Voor de doorstromingsmaatregelen is het noodzakelijk om OHT en Fietsstraat in relatie tot elkaar te beschouwen: ingrepen in de ene route hebben gevolgen voor de andere.

Voortgang

In het kader van afstemmingsorganisatie Groningen Bereikbaar hebben wij een start gemaakt met de aanpak GGB+ (Gebiedsgericht benutten plus). Een regelstrategie en functiekaart voor 2015-2020 zijn uitgewerkt. In het kader van de Second Opinion Bereikbaarheid UMCG is deze netwerkvisie doorvertaald naar het jaar 2030 (Arane, Netwerkvisie Groningen 2030, 2016). Deze Netwerkvisie is het uitgangspunt voor het vervolg. In de netwerkvisie 2030 is opgenomen hoe het netwerk in 2030 zou moeten functioneren. Aan de basis van de functiekaart liggen functieprofielen waarin voor elke wegtype kwalitatief wordt aangegeven welke functie de weg in het netwerk inneemt en welke kenmerken deze moet hebben. Aan de concept Netwerkvisie 2030 uit het raadsvoorstel moet de autoverbinding in de Oosterhamrikzone echter worden toegevoegd. Dit zal nog worden aangepast. Ook is het plan de netwerkvisie multimodaal te maken.

2.4 Bereikbaarheid - Vervanging Gerrit Krolbrug

Uw raad heeft ingestemd met de voorkeursvariant voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug (raadsvoorstel #5732056). De voorkeursvariant houdt rekening met onze ambitie om de Korreweg opnieuw in te richten als een straat waar de veiligheid en comfort van fietsers en de doorstroming van het fietsverkeer voorop staat. Deze opgave leidt in onze ogen pas echt tot succes als het autoverkeer op de Korreweg niet groeit van 4000 naar 6000 auto's per etmaal. Daarom streven wij naar een afname met minstens de helft van het huidige aantal auto's - beperkt tot bestemmingsverkeer in de wijk. Met andere woorden: de Korreweg fungeert dan niet meer als stadsdeelontsluiting.

Dit is het geval bij de aanleg van een alternatieve autoverbinding via de Oosterhamrikzone. Dat betekent ook dat we mee kunnen gaan met een oplossing voor de Gerrit Krolbrug die niet de uiterste grenzen opzoekt vanuit het huidige gebruik.

Ook voorkomen we - als er besloten wordt een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone aan te leggen - dat er sprake is van een zwaar overgedimensioneerde brug. We menen met de voorliggende voorkeursvariant een goed evenwicht te hebben gevonden tussen het gebruik nu en het beoogde gebruik op middellange termijn. Daarmee kan deze variant worden bestempeld als 'no-regret' variant. Daarmee is hij dus geen variabele meer in de planvorming voor de Oosterhamrikzone en de Korreweg en kan Rijkswaterstaat de verdere stappen zetten tot de noodzakelijke vervanging.

In uw besluit heeft u uitgesproken dat in de uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone ten minste één optie aan u wordt aangeboden waarbij de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten.

Voortgang

In de Rijksbegroting is opgenomen dat het programma opwaardering vaarweg Lemmer – Delfzijl met 2 jaar wordt verlengd. In het uitvoeringsprogramma van het Rijk staat de Gerrit Krolbrug nu gepland voor oplevering in 2023 in plaats van 2020. Wij zetten ons in voor een vervanging in 2020 en zijn hierover, samen met de provincie, in gesprek met het Rijk. Wij hebben hen gewezen op het belang van een spoedige vervanging gelet op de functie van de brug in ons verkeersnetwerk en het risico dat de brug vaker en langer niet beschikbaar is vanwege technische mankementen. Het betreft immers één van de drukste fietsroutes en vormt de ontsluiting voor de Korrewegwijk en het gebied de Ulgersmaweg. Wij zullen uw raad op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

2.5 Ruimte voor de fiets, Korreweg

De ambitie is om de fietser op de Korreweg meer ruimte, comfort en veiligheid te bieden. Dit betekent een herinrichting van de Korreweg. De vraag is: hoe ziet deze fietsvriendelijke straat eruit en hoe wordt deze op de beste manier ingepast? Hierbij hebben we een intensief traject met de omgeving voor ogen.

Daarnaast ligt er een faseringsvraagstuk. De herinrichting van de Korreweg kan waarschijnlijk eerder tot uitvoering worden gebracht dan het Oosterhamriktracé. En door het (mogelijke) uitstel van de Gerrit Krolbrug mogelijk ook eerder dan de vervanging van deze brug. Dit betekent dat er een situatie kan ontstaan waarbij de Korreweg heringericht is, er nog geen nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone is en de Gerrit Krolbrug nog niet is vervangen. Om deze reden wordt de planstudie voor de herinrichting van de Korreweg gelijktijdig met de planuitwerking van het Oosterhamriktracé uitgevoerd zodat een afgewogen keuze voor beide voorkeursvarianten kan worden gemaakt.



Voortgang

Voor de plannen voor de herinrichting Korreweg, moet het ontwerpproces met de omgeving nog starten en zijn verschillende varianten denkbaar. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen nemen op de kruispunten. Zo moeten we kruispunt J.C. Kapteynlaan onderzoeken of hier een fietsrotonde mogelijk is. Belangrijk in deze stap is de start van het gesprek met de omgeving om te inventariseren wat de wensen, knelpunten en aandachtspunten zijn van de bewoners/ondernemers/ belanghebbenden voor de fietsvriendelijke Korreweg en hoe zij de ruimte in de straat van gevel tot gevel willen besteden.

3. Energie

Groningen wil in 2035 een energie-neutrale stad zijn. Dat is een grote opgave en met een aandeel van 20% in het totale energieverbruik kan mobiliteit daarin een substantiële bijdrage leveren. Via The Next City werken we aan een integraal perspectief op een duurzame stedelijke ontwikkeling. Beschikbare ruimte dient zo efficiënt en multifunctioneel mogelijk ingericht te worden, om zo een gebied te ontwikkelen dat antwoord geeft op huidige en toekomstige gebruikswensen.

Tijdens de Nationale Klimaatop van oktober 2016 heeft uw college onder andere het manifest 'wonen zonder gas' ondertekend. Hiermee committeren we ons aan de uitfasering van aardgas. Voor nieuwbouw geldt de ambitie energie-neutrale nieuwbouw vanaf 2017. We brengen bij ontwikkelende partijen in de Oosterhamrikzone duurzaamheid actief onder de aandacht. Energieneutrale woningen, zonnecollectoren, slim scheiden van afval, slim ontwerpen, duurzaam materiaal gebruik, ecologische toepassingen in ontwerp etc.

4. Duurzaamheid

Groningen wil de groene Energiehoofdstad van Nederland zijn. Een streven waar de projecten in de Oosterhamrikzone aan kunnen bijdragen en daarmee ruimte bieden voor duurzame en toekomstbestendige maatregelen.

Duurzaamheidsthema's, zoals energiebesparing, leefbaarheid, beperking materialen en grondstoffen en duurzame economie, worden gestructureerd en inzichtelijk meegenomen in de ruimtelijke verkenning.

5. Gebiedsontwikkeling

Zie punten 1 en 2

6. Ruimtelijke economie

De ontwikkeling van de Healthy Ageing Campus UMCG Noord en de groei van UMCG is ondanks de crisis onverminderd doorgegaan. Het UMCG biedt aan meer dan 10.000 mensen werk en is daarmee de grootste werkgever van het Noorden. Een goede en betrouwbare bereikbaarheid is van cruciaal belang voor de stad Groningen.

Vele grondeigenaren en ondernemers zijn aangesloten bij de bedrijvenvereniging VBNO. Zij pleitten met verschillende initiatieven voor een betere tijdelijke invulling van onder andere de locatie Simmeren (Ulgersmaweg 32) en pleiten voor een verbeterde bereikbaarheid vanuit de binnenstad.

7. Financiën

De totale kosten van de grondexploitatie worden tot en met 2028 geraamd op € 52.826.000.

De gemaakte kosten bedragen per 31 maart 2017 € 41.024.000.

Aan bijdragen is € 23.753.000 op eindwaarde geraamd, waarvan per 1 april € 21.063.000 is gerealiseerd.

De totale grondopbrengsten worden tot en met 2028 geraamd op € 29.832.000 waarvan per 31 maart 2017 € 9.306.000 is gerealiseerd.

Kosten, bijdragen en opbrengsten resulteren in een positief exploitatieresultaat op eindwaarde (31-12-2028) van € 758.000. Op startwaarde (1-1-2017) bedraagt het positieve exploitatieresultaat € 598.000.

Stand van de kredieten

Besluit 27-02-2002, nr. 196	1.706.599
Besluit 29-01-2003, nr. 199	1.127.000
Besluit 17-12-2003, nr. 175	175.000
Besluit 17-12-2003, nr. 153	14.700.000
Besluit 31-05-2006, nr. 34	5.461.000
Besluit 28-06-2006, nr. 6g	1.236.000
Besluit 20-06-2007, nr. 12	5.430.000
Besluit 28-05-2008, nr. 6g	179.000
Besluit 26-08-2008, nr. 6h	399.000
Besluit 28-10-2009, nr. 61	46.000
Besluit 29-9-2010, nr. 6c	231.000
Besluit 15-12-2010, nr. 6e	9.275.000
Besluit 30 maart 2011, nr. 7c	102.700
Besluit 25 januari 2012 6g	-/- 519.000
Besluit 30 januari 2013 8b-12	-/- 837.000
Besluit 18 december 2013, nr.6i	1.857.000
Besluit 17 december 2014, nr. 6u	1.785.000
Besluit 16 december 2015, nr 6k.	1.985.000
Totaal toegestane kosten van het plan	44.340.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	41.024.000
---	-------------------

Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende risico's specifiek van toepassing:

- Ten aanzien van de locatie Simmeren speelt een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbest en overige verontreinigingen;
- Een risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Inmiddels heeft zich een kentering in de markt voltrokken zoals hiervoor al is beschreven; de woningmarkt trekt stevig aan;
- Voor de hele zone geldt dat bodemsanering en sloopkosten een hoog risico meebrengen. Voor saneringswerkzaamheden geldt over het algemeen dat we - op voorhand - weten dat er vervuiling is. Daarom kunnen we vooraf een uitgebreide inventarisatie uitvoeren, waardoor we de risico's beter kunnen inschatten. Voor sloopkosten is een m³-prijs neergezet die kan fluctueren - afhankelijk van wel of geen asbest;
- Inmiddels is in het bestuurlijke overleg vastgesteld dat de aanpak van de Gerrit Krolbrug vooral een aangelegenheid van het Rijk is en dat de stad en regio verantwoordelijk is voor de verbinding door de Oosterhamrikzone. Wij schatten in dat de mogelijkheden voor financiering door het commitment van de provincie groter zijn geworden. Maar zekerheid over financiering hebben we niet. Wel hebben we onze deelname aan het zogenaamde "Ringsparen" voortgezet. In dit fonds van de provincie zijn projecten als de aanpak van ring West, de ontsluiting van het stationsgebied en het Oosterhamriktracé opgenomen. Wij willen deze opgaven samen met de provincie verder uitwerken om zo ook zicht te krijgen op de financiële ruimte voor de aanleg van een Oosterhamriktracé.