***Verslag variantenstudie Oosterhamriktrace en Korreweg als fietsstraat***

3 november 2017

De laatste werksessie met buurtbewoners over de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en de Korreweg zit erop. Onder leiding van de bedrijven Sweco en Lola is in drie sessies gewerkt aan de inpassing van drie varianten van een ontsluitingsweg vanaf de ring naar het UMCG. In drie andere sessies is nagedacht over de inrichting van de Korreweg als fietsstraat (straat waar autoverkeer niet is uitgebannen, maar te gast is). Hierbij een samenvatting van de belangrijkste punten van de huidige stand van zaken. Op ***23 november*** wordt het resultaat door de gemeente in samenwerking met Sweco en Lola gepresenteerd. We merken hierbij nadrukkelijk op dat er tussen nu en 23 november in de plannen nog veranderingen kunnen optreden.

1. ***Variantenstudie Oosterhamrikzone:***

Onze buurt krijgt in alle onderzochte varianten te maken met de ontsluitingsweg. In elk van de drie varianten (bundeling, circuit en splitsing) speelt de Oosterhamrikkade aan de noordzijde namelijk de hoofdrol. Na de eerste werksessie werd al duidelijk dat alle varianten knellen. Er is geen variant die gemakkelijk valt in te passen. De ontsluitingsweg heeft hoe dan ook ingrijpende gevolgen voor de woonomgeving die niet beperkt blijven tot hinder van toename van geluid en fijnstof alleen.

* 1. ***Brugverbinding***

De gemeente zet in op een nieuwe brug over het Van Starkenborghkanaal. In de variantenstudie wordt er vanuit gegaan dat deze brug op de plek van de huidige busbaanbrug komt. Dat is echter niet zeker. Wordt gekozen voor de variant splitsing of circuit, dan is goed denkbaar dat de brug ter hoogte van de Vinkenstraat wordt gerealiseerd.   
Volgens de variantenstudie komt er ter hoogte van de Oosterhamriklaan en Oliemuldersweg een nieuwe brug over het Oosterhamrikkanaal. Bij de varianten splitsing en circuit wordt daar het verkeer gespitst en kan ook het lokale verkeer er oversteken. Bij de variant bundeling kan uiteraard alleen het lokale verkeer hier oversteken. Er komt in alle varianten op deze plek een verkeersplein met verkeerslichten. In de varianten circuit en splitsing blijft de Oliemuldersbrug als voetgangersbrug gehandhaafd.

* 1. ***Wat voor alle varianten geldt:***

Bij alle varianten geldt het volgende:  
  
De stoep vanaf de huizen aan de Oosterhamrikkade is drie meter breed. Daarna volgt een parkeerstrook en een ventweg voor één verkeersrichting, uitsluitend bedoeld voor buurtverkeer (richting: van Heymanslaan naar Oosterhamriklaan). Op deze ventweg kunnen fietsers zich in twee richtingen bewegen. Bij alle varianten is dus sprake van een zekere ***buffer*** tussen het drukke verkeer en de woningen aan de kade.

De ***Star Numanstraat*** zal vanaf de Hamburgerstraat tot aan de Oosterhamriklaan hoogstwaarschijnlijk een tweerichtingsweg worden, omdat anders het verkeer vanaf de kade niet goed van en naar de ontsluitingsweg kan komen. Het zal op dat gedeelte dan vermoedelijk ook aanzienlijk drukker worden. Dit is nadelig voor de bewoners, maar ook voor de St Franciscusschool die aan het eind van de Star Numanstraat gehuisvest is.

Helaas wordt in alle varianten langs de kade een ***volledige parkeerstrook opgeofferd***. Alleen langs onze buurt verdwijnen daarom al 65 parkeerplaatsen. We hebben het dan nog niet over de parkeerplaatsen aan de Oosterhamriklaan, die van de kade tot aan het plantsoen alle lijken te verdwijnen. Ook is nog geen rekening gehouden met het verdwijnen van plaatsen aan de Star Numanstraat, op het gedeelte waar twee richtingsverkeer mogelijk gemaakt moet worden. De gemeente realiseert zich dit, maar wil (in eerste instantie) in de plannen voorrang geven aan een groene ontwikkeling van de kade. Daarna wil men zien wat het effect zal zijn van de geplande invoering van betaald parkeren, om te kunnen inschatten welke parkeerruimte onze buurt werkelijk nodig heeft. Het betekent voor onze buurt dus helaas wel dat de ruimte die met de ene hand wordt gegeven (en waar autobezitters voor betalen), met de andere hand weer wordt weggenomen.

Het verdwijnen van parkeergelegenheid is, zoals van te voren al voorspeld, een belangrijk negatief gevolg van de ontsluitingsweg. In de varianten circuit en (met name) splitsing zijn nog wel mogelijkheden meer parkeerplaatsen te behouden, maar dit gaat dan wel te koste van groene ontwikkeling. Hierover is het laatste woord zeker nog niet gezegd.

* 1. ***De varianten***

We gaan even kort in op de afzonderlijke varianten:

1. *Bundeling*

Bij deze variant worden zowel bussen als autoverkeer vanaf de ring langs het Oosterhamrikkanaal (noordzijde) worden geleid. De huidige kade biedt voor de realisatie van deze variant te weinig plaats. Dat betekent dat het kanaal over de gehele lengte met vijf meter moet worden gedempt. De variant bundeling is de meest schadelijke voor onze buurt. De overlast die de ontsluitingsweg qua geluidsoverlast geeft, ligt vermoedelijk zeer dicht tegen de grens van wat wettelijk aanvaardbaar is. Voor een groene ontwikkeling is zeer weinig ruimte, al zullen de rijstroken wel door een bomenrij gescheiden worden. De variant biedt ook geen enkele mogelijkheid het tekort aan parkeergelegenheid dat de ontsluiting veroorzaakt alsnog op te vangen. De leefbaarheid en het aanzien van de kade gaat er bij deze variant sterk op achteruit. Dat zou in strijd zijn met het principebesluit.

1. *Circuit,*

Bij deze variant wordt één baan autoverkeer door de Vinkenstraat/ Thuessinklaan geleid en één baan autoverkeer en twee banen busverkeer langs de Oosterhamrikkade (noordzijde). Uit de gesprekken met de deskundigen blijkt dat deze variant vooral verkeerstechnisch gezien problemen oplevert. Er zijn nu immers twee doorgaande grote verkeersstromen. Met name de verkeersstroom door de Oosterparkwijk is problematisch. Onder andere wordt hiermee het Wielewaalplein doorkliefd. De verkeersveiligheid is in het geding. Dit maakt deze variant voor ons gevoel bij voorbaat weinig kansrijk.  
Voor onze buurt schept deze variant meer ruimte voor een groene ontwikkeling dan de variant bundeling. De gedachte is overigens dat in deze variant langs de kade een soort pad van vlonders wordt aangelegd, die voor een deel boven het water hangt.

1. *splitsing,*

Bij deze variant wordt het busverkeer door de Vinkenstraat/ Thuessinklaan geleid en het autoverkeer langs de Oosterhamrikkade (noordzijde). Deze variant pakt wat groene ruimte betreft voor de buurt en met name voor de bewoners van de Oosterhamrikkade het voordeligst uit. Aan de kant van de Vinkenstraat en Thuessinklaan zijn wel de nodige knelpunten bij de inpassing. Omdat naast de busbanen een weg voor bestemmingsverkeer gehandhaafd moet blijven, gaan er parkeerplaatsen verloren en mogelijk ook delen van voortuinen. Huizen aan de Vinkestraat (die al op de nominatie stonden om vervangen te worden), moeten daadwerkelijk worden afgebroken om de rooilijn naar achter te kunnen verplaatsen. De bussen geven in deze wijk wel aanzienlijk minder hinder dan de auto’s in de variant circuit. Ook in deze variant is een vlonderpad langs de kade onderdeel van het plan.

1. ***Ontwikkeling Korreweg***

Er zijn verschillende mogelijke varianten besproken die ertoe moeten leiden om van de Korreweg een straat te maken waarin de fietser te gast is. Omdat de gemeente vasthoudt aan busverkeer in beide richtingen viel de optie om van de Korreweg een éénrichtingsverkeerswet te maken af. De tweede optie wordt ook wel de (a)symmetrische variant genoemd. Het betreft een aanpassing van de huidige situatie, waarbij de fietspaden worden verbreed tot elk drie meter. Deze variant brengt als groot nadeel met zich dat de helft van de parkeerplaatsen en de helft van de bomen aan de Korreweg moet wijken. In een derde variant wordt auto- en fietsverkeer gemengd. In deze variant kunnen bomen en parkeerplaatsen gehandhaafd blijven. Wat deze varianten betreft zijn er de nodige zorgen over de verkeersveiligheid. Het mengen van autoverkeer met fietsverkeer kan de nodige problemen met zich brengen. Over de toegang van de Floresstraat op de Korreweg bestaat onduidelijkheid. Deze wordt vermoedelijk meer naar de Sionskerk verlegd. Het is nog onduidelijk wat er met de rotonde op de Kapteijnlaan gaat gebeuren. De Gerrit Krolbrug wordt gebruikt voor lokaal auto en fietsverkeer. Overigens wordt wel onderzocht of de brug ook kan worden afgesloten (motie Groen Links). De toegevoegde waarde hiervan lijkt ons beperkt. Voor het lokale bestemmingsverkeer is afsluiting van de brug niet gewenst.

1. ***Veel vragen***

Nog veel vragen zijn onbeantwoord gebleven. Zo is ons (nog) niet duidelijk wat de plannen betekenen voor de nieuwe verkeerstromen in zijn algemeenheid en vooral op andere wegen dan op de beoogde ontsluitingswegen en de Korreweg. We weten ook nog niet goed hoe op de grote knelpunten de verkeersdoorstroming gewaarborgd wordt, zodat met de varianten daadwerkelijk winst wordt gemaakt.

1. ***Slotpresentatie op 23 november***

De gemeente geeft op 23 november een (slot)presentatie in het pand Oosterhamrikkade 119 (nadere informatie volgt nog). Hierbij worden de drie varianten én de plannen voor de Korreweg uitgebreid gepresenteerd. Eenieder is welkom van de varianten kennis te nemen en ook om op de plannen te reageren. De ontbrekende gegevens (als verkeersbelasting voor de varianten en omliggende straten) worden toegevoegd. De bedoeling is dat daarna het college aan zet is en een voorkeursvariant kiest. Na de jaarwisseling zal de raad zich over het voorstel van het college buigen. De ambitie is om voor de verkiezingen in november een besluit te nemen.

1. ***Harde knip***

De effecten van een alternatief voor de ontsluitingsweg dat door de SP en Christenunie is ingebracht, de zogenaamde harde knip-variant wordt momenteel doorgerekend. Bij deze harde knip worden verkeersstromen in de stad anders geregeld (en is geen nieuwe ontsluitingsweg nodig). Dit zou voor verlichting van verkeersdruk moeten zorgen. Het is ons niet bekend of de resultaten hiervan de 23e november al bekend zijn.

1. ***Haken en ogen***

Er zitten hoe dan ook veel haken en ogen aan de gemeentelijke plannen. Een van de belangrijkste obstakels is de financiering van een nieuwe brug over het Van Starkenborghkanaal. Er is nog geen geld. Een degelijk onderbouwd plan is een eerste voorwaarde om van het Rijk en de provincie financiële steun te krijgen. De realisatie van een ontsluitingsweg lijkt hiermee nog ver weg en de ontwikkeling van de Korreweg als fietsstraat hangt hiermee samen. De gemeente heeft met haar plannen wel een grote stap gezet. Zij is er zeer op gebrand verlichting van de verkeersdruk in de stad te vinden.