

T.a.v. College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Groningen
T.a.v. project Regio Tram
Oosterstraat 56A
9711 NX GRONINGEN

Cc: WCG.

Betreft: Inspraakreactie “Voorlopig Ontwerp tracedelen 3 en 4” m.b.t. de Oosterhamrikzone.

Datum: 30 mei 2011

Geacht college,

Hierbij willen de ondergetekenden, allen woonschipbewoners van het Oosterhamrikkanaal, onze mening kenbaar maken over het “Voorlopig Ontwerp tracedelen 3 en 4” m.b.t. de Oosterhamrikkade. Onze mening aangaande het Voorlopig Ontwerp is reeds uitvoerig verwoord tijdens voorgesprekken met RegioTram, de informatie/inspraak avonden en schetssessie op 19 mei, zie inspraakverslagen. Deze reacties dient u te beschouwen als onderdeel van deze schriftelijke inspraakreactie.

Besluitvorming.

Bij de besluitvorming over tracékeuze voor de tram (oktober 2010) is besloten om af te wijken van de ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé, als gevolg hiervan moet de visie worden herzien. Op dit moment is niet duidelijk welke doelstellingen van de visie gehandhaafd blijven.

Daarom zijn wij niet gelukkig met de gekozen volgorde van de besluitvorming. Voor een zorgvuldige besluitvorming zou naar onze mening eerst de herziene ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé vastgesteld moeten worden en pas daarna het Voorlopig Ontwerp. Nu worden er met het Voorlopig Ontwerp grote infrastructurele keuzes gemaakt zonder dat de context van deze keuzes bekend zijn. Hiermee wordt het Voorlopig Ontwerp leidend in plaats van de visie.

De belangrijkste keuze die meelift met het VO is voor de Oosterhamriktracé de vraag of er al dan niet een auto ontsluitingsweg moet komen. Blijkbaar is de keuze over de fietsverbinding naar Karding al gemaakt, die komt er niet.

De argumentatie over nut en noodzaak valt echter buiten de scope van het Voorlopig Ontwerp en komt dus niet aan de orde.

Context.

De Oosterhamriktracé is onderdeel van de Intense Stad. Het is voorzien dat de komende jaren rondom het Oosterhamrikkanaal circa 1.100 tot 2000 nieuwe woningen zullen komen en er kan circa 25.000 m2 bedrijfsruimte gerealiseerd worden.

Meerdere delen van Oosterhamrikkade noord- en zuidzijde maken deel uit van het project Intense Laagbouw, woningbouw geïnspireerd door het knusse karakter van de Oosterpoort en Hortusbuurt. De stedenbouwkundigen hebben hierbij een visioen van peuters die op de stoep spelen, moeder die in de steeg aan het werk is en oma die in de deuropening aardappelen zit te

schillen. Bouwplannen in de stad die de woonbeleving volgens het straatje van Vermeer moeten benaderen.

Het Wielewaalplein maakt deel uit van de tweepolige winkelstructuur van het Oosterpark. Programmatisch wordt ingezet op een verbreding en revitalisatie van de bestaande bedrijvigheid en voorzieningen in combinatie met het uitbreiden van woningbouw. Nieuwbouw wordt ingezet om het Wielewaalplein stedenbouwkundig beter af te ronden en meer beslotenheid te creëren.

De verwachting was dat de enigszins kwijnende situatie van het winkelcentrum een forse impuls zou krijgen door het realiseren van tramlijn 2, met een halte op het Wielewaalplein. Door het besluit het tramtracé over de busbaan te leggen, zal er gezocht moeten worden naar andere mogelijkheden om de noodzakelijk geachte functionele en kwalitatieve verbetering van het Wielewaalplein te realiseren.

De groene loper.

Het idee van de Oosterhamrikkade als groene loper spreekt ons erg aan. De keuze die echter gemaakt is om de trambaan zelf groen te maken heeft voor de buurt veel negatieve consequenties:

- Eenrichtingsverkeersplannen die zullen leiden tot een enorme verkeerscirculatie rondom het kanaal.
- De meeste parkeerplaatsen verdwijnen.
- Een dam in het kanaal, waardoor deze wordt afgesloten voor scheepvaart.
- 3 vaste bruggen vanwege eenrichtingsverkeer.

Dit alles omdat de hulpdiensten niet meer over de trambaan kunnen rijden.

Wij vinden de negatieve consequenties te zwaar voor het doel dat wordt nagestreefd.

Wat betreft de toekomstige functie van de groene oever aan de Oosterhamrikkade zuidzijde direct bij de Kapteynbrug (naast Oosterhamrikkade 1001) is er enige onduidelijkheid. Op bladzijde 6 en 7 van het plankaarten boek staat deze groene oever (welke als tuin in gebruik is) ingetekend als voetgangers ruimte. In het Voorlopig Ontwerp wordt echter niet gesproken van een functie verandering op deze locatie.

Wij zijn van mening dat dit groengebiedje groen moet blijven, en bij voorkeur uitgebreid moet worden tot aan het groen bij de keerkom.

Bevaarbaarheid van het kanaal.

Het spreekt voor zich dat het afdammen en het blokkeren van het kanaal met vaste bruggen voor ons volstrekt onacceptabel is.

Wij zijn van mening dat het Oosterhamrikkanaal bevaarbaar moet blijven voor woonschepen en recreatievaart, op 17 mei tijdens de inspraakavond heeft wethouder Dekker toegezegd dat dit ook zo zal zijn.

Aangaande de beoogde drijvende oeverzone of floatlands moet als kanttekening gemaakt worden dat deze voldoende stevig moet zijn om een (woon)schip langs af te meren in verband met het eventueel achteruit navigeren en wachten bij de bruggen.

De drie modellen.

In het voorlopig ontwerp worden ten aanzien van de Oosterhamrikzone drie modellen gepresenteerd. Deze modellen hebben feitelijk weinig met de trambaan te maken maar vooral met de overige verkeersafhandeling.

De consequenties voor de te verwachten verkeersintensiteit en –doorstroming bij de verschillende modellen blijven buiten beschouwing bij de onderbouwing van de modellen, terwijl dit essentieel is voor een goede belangen afweging.

Verbinding voor hulpverleningsdiensten.

Wij zijn het niet eens met de keuze in alle modellen om de verbinding voor hulpverleningsdiensten tussen het UMCG en de oostelijke ringweg over de openbare weg te leggen terwijl de vrije trambaan beschikbaar is als alternatief.

De keuze gaat ten koste van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. De maximum snelheid gaat van 30 naar 50 km/uur. De benodigde aanpassing van de voorrangswegen (door intensief bebouwde woonwijken en een winkelgebied, zie “context”) zal voor het overige verkeer uitnodigend zijn harder te rijden, en staat haaks op het voorziene meer besloten karakter van het Wielewaalplein en de uitgangspunten van Intense Laagbouw.

Auto ontsluiting (model 2).

Ten aanzien van de leefbaarheid in de Oosterhamrikzone vinden wij het ongewenst dat er zowel een trambaan als een autoverbinding komt met de Oosterlijke ringweg.

In 2004 was de verwachting dat in 2010 op deze autoverbinding vanaf Kardingse naar het Bodenterrein over de Oosterhamriktracé 14000 auto's per etmaal zouden rijden, deze verwachting zal anno 2011 zeker naar boven bijgesteld moeten worden.

Een dergelijk autoverbinding door een gebied dat in de toekomst zeer intensief bewoond zal worden en het winkelgebied op het Wielewaalplein staat haaks op de uitgangspunten van Intense Laagbouw.

Eenrichtingsverkeer (model 1 en 2).

Voor het bestemmingsverkeer zal de verandering in een eenrichtingsverkeerssysteem een onacceptabele toename van het aantal gereden kilometers in de wijk geven. Waar nu een bewoner in zijn auto bv. in 2x 100 m de straat op en neer rijdt om thuis te komen, zal in de toekomst iedere bewoner/bezoeker een rondje om het kanaal van ca. 1 km moeten rijden.

Ook voor de fietser brengt eenrichtingsverkeer een toename van de rijafstand met zich mee. Dit wordt enigszins beperkt door de voorziene bruggen. Dit brengt echter wel met zich mee dat fietsers twee keer een 50 km weg moeten oversteken om de brug over te gaan.

Het is opmerkelijk dat bij de fietseroversteekplaatsen wel gedacht is aan alarmering voor de tram maar dat er geen rekening wordt gehouden met het veel frequentere en daarmee gevaarlijker autoverkeer.

Parkeren.

Bij alle drie modellen vindt er een grote tot zeer grote reductie plaats van straatparkeerplaatsen. Gezien de boven geschetste context, zijn wij geen voorstander van het verdwijnen van straatparkeerplaatsen.

Hiermee wordt een schaarste gecreëerd die in de toekomst zal leiden tot zeer hoge parkeerkosten.

Wanneer wij in de toekomst als gevolg van deze plannen in een buurtparkeergarage moeten parkeren omdat er te weinig of geen straatparkeerplaatsen meer zijn, willen wij de garantie dat dit ons niet meer zal kosten dan de kostprijs van een straatparkeerplaats elders in de wijk.

Fietsroute vanuit de binnenstad, over het Van Starckenborghkanaal naar Kardinge.

Wij zijn een voorstander van de fietsroute die de sport- en recreatievoorzieningen van Kardinge en de woonwijken Beijum en Lewenborg dichterbij de binnenstad, de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk brengt.

Het is echter vreemd dat alleen in model 2 wordt gesproken van een fietsverbinding vanaf de ringweg, op de structuurkaart is deze verbinding overigens niet weergegeven. Het is niet duidelijk waarom dit alleen in combinatie met een autoverbinding mogelijk is.

“Model 0”.

Op 19 mei '11 hebben een aantal bewoners van de Oosterhamrikkade en de Professorenbuurt een schetssessie gehouden om tot een model te komen dat voor ons wel acceptabel zou zijn. De schets is onderdeel van deze inspraakreactie.

Wij hebben ons model “model 0” genoemd, uitgangspunt hierbij is: Zo weinig mogelijk overhoop halen en de hinder zo veel mogelijk beperken.

- De trambaan wordt verhard uitsluitend voor gebruik door de hulpdiensten, het gras op de trambaan heeft weinig tot geen ecologische waarde en heeft slechts een visuele functie. Dit is voor alle verkeersdeelnemers de veiligste optie, en voor de hulpdiensten de snelste route.
- De groene loper kan desondanks gerealiseerd worden door middel van het groene talud naar het water (zichtbepalend vanaf de zuidzijde), een groene zone tussen de weg en de trambaan (zichtbepalend vanaf de noordzijde) en in te zetten op meer groen aan de zuidoever (tussen de keerkom en de Kapteynbrug).
- De wegen op de noord- en zuidoever, Wielewaalplein, Zaagmuldersweg en E.Thomassen á Thuessinklaan kunnen blijven zoals ze zijn en alle parkeerplaatsen blijven behouden.
- Uitgangspunt voor de infrastructuur in het gebied moet zijn wijkgerelateerd autoverkeer, wijk doorkruisend verkeer in Oost-West richting uitsluitend met de tram en fiets.
- Het is in dit model niet noodzakelijk bruggen aan te leggen en de historische Oliemuldersbrug kan behouden blijven. Het smalle bruggetje is wat ons betreft zeer gewenst om sluipverkeer door de wijken te ontmoedigen.
- In alle modellen zal er door de komst van de tram sprake zijn van een toename van geluid. In model 0 zal die toename het minst zijn. Evenwel zal de tram sowieso voor meer geluidsoverlast vooral op de noordzijde, en daardoor ook op de zuidzijde van het kanaal, zorgen.

De aanzienlijke kostenbesparing die dit model met zich mee brengt t.o.v. de andere modellen (geen Oliemuldersdam of grote brug en verkeerslichten ter plaatse, geen fietsersbruggen en geen herinrichting van de wegen op de noord- en zuidoever) kan aangewend worden voor:

	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	
	Oosterhamrikkade	

Info:
Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal
Dhr. J. Belgraver
050-3130818 / 06-40086285
jaco.belgraver@versatel.nl
Oosterhamrikkade 1021
9713 KA GRONINGEN