

Verslag dialoogsessie Spoorpark / Piet Heinstraat / Dorus Rijkersstraat 05-03-2025

Op woensdag 5 maart 2025 heeft de dialoogsessie Spoorpark / Piet Heinstraat / Dorus Rijkersstraat plaatsgevonden in de Niemeyer fabriek van 19.00 – 21.00 uur. Deze sessie werd gestart met een korte plenaire presentatie door John de Groot van Felixx (landschapsarchitect). Na de presentatie zijn we uiteengegaan in twee groepen en hebben we aan tafel samen geschetst. Direct omwonenden waren uitgenodigd middels een brief, maar ook geïnteresseerden waren welkom. Hieronder blikken we terug op de bijeenkomst. Ook het gepresenteerde materiaal van de bijeenkomst is terug te vinden in dit verslag.

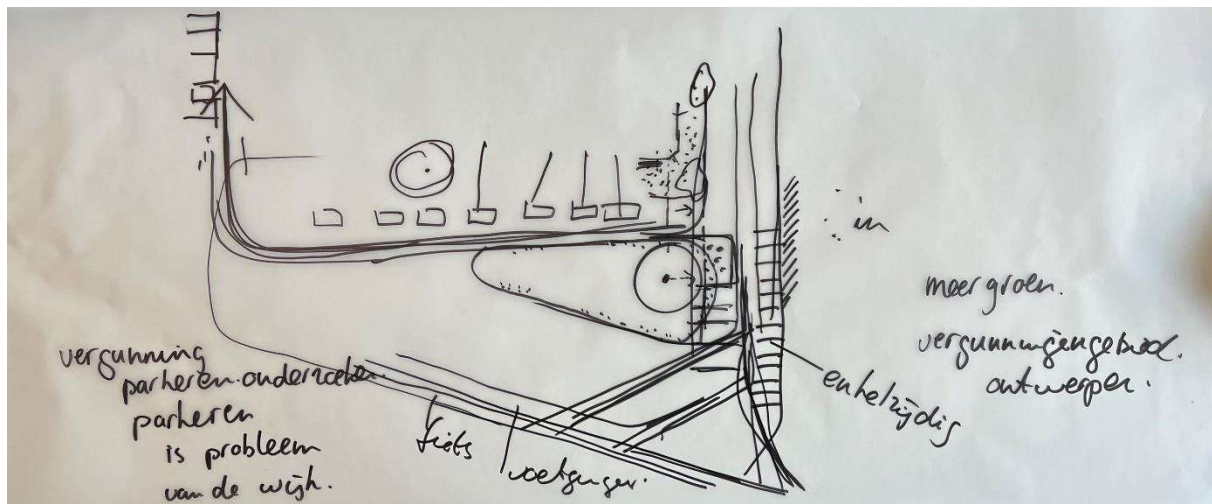
Algemene indruk van de bijeenkomst

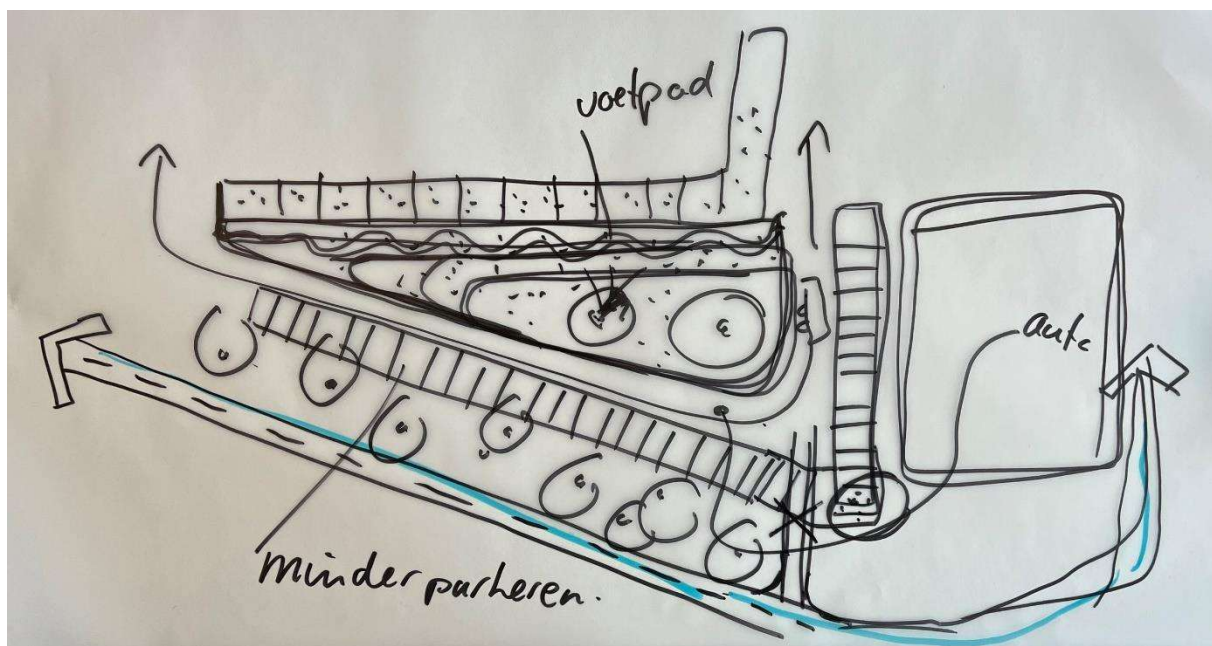
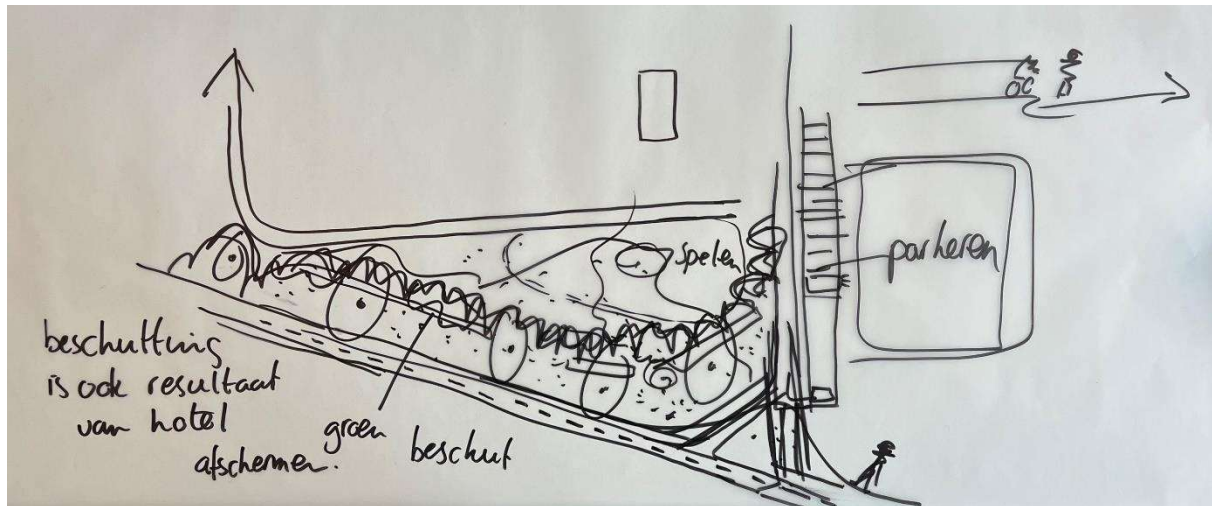
Tijdens de korte plenaire presentatie werd een toelichting gegeven op de afbakening van verantwoordelijkheden tussen MWPO en gemeente. Deze verdeling is terug te vinden in de presentatie van de avond. Verder stonden we stil bij de waarden van de buurt die eerder gedeeld en opgehaald zijn, denk hierbij aan de geborgenheid, het groen, de rust en beschutting, en de speelvoorziening die belangrijk zijn. Op basis van drie hoofdpogaven, te weten de doorgaande fietsverbinding, de ontwikkeling van het Niemeyer terrein en de daarbij horende ontsluiting, deelde John vervolgens drie denkrichtingen. Deze denkrichtingen waren bedoeld om gezamenlijk te kijken hoe de hoofdpogaven een plek kunnen krijgen in het ontwerp van de openbare ruimte. Vervolgens is er in twee groepen zelf verder geschetst en zijn wensen, zorgen en aandachtspunten met elkaar gedeeld en op schetsen gezet. De schetsen volgen verderop. Beide groepen presenteerden de resultaten tot slot aan elkaar aan het einde van de avond, waarbij het opvallend was hoeveel gelijkenissen er waren tussen de twee groepen. Ook zijn vragen gesteld over de openbare ruimte. Deze konden deels direct beantwoord worden en deels zijn deze meegenomen om nader uit te zoeken. Een overzicht van gestelde vragen volgt verderop.

Advies: schetsen met aandachtspunten

In twee groepen is het gesprek gevoerd met aanwezige bewoners en geïnteresseerden. Hieronder volgen de schetsen van de twee groepen, met daaronder belangrijke aandachtspunten die aangestipt zijn in het gesprek:

Groep 1:





Aandachtspunten:

- *Karakter / identiteit:* de buurt vindt de geborgenheid en beslotenheid zeer belangrijk. De wens is om dit zoveel mogelijk te bewaren. We hebben het concreet gehad over het "onaantrekkelijk" inrichten van de Buurtstraat om te voorkomen dat dit een doorgaande fietsverbinding wordt, en te stimuleren dat men het Spoorpark gaat gebruiken als doorgaande verbinding. Ook werd de wens geuit om geen ontsluiting te realiseren tussen het Spoorpark en de Piet Heinstraat.
- *Parkeren:* er is wijkbreed een gebrek aan parkeerplekken. Enerzijds is er dus behoefte aan voldoende parkeerplekken, maar dan wel voor de buurt. Anderzijds heeft de buurt de wens om zoveel mogelijk te vergroenen en wil men niet uitkijken op een parkeerterrein. De buurt ziet veel meerwaarde in het instellen van een parkeergebied voor vergunninghouders. In de schets wordt voorgesteld om het parkeren te realiseren tegen het fabrieksterrein van Niemeyer aan en/of tegen de groene buffer aan het spoorpark.
- *Groen / vergroenen:* de buurt heeft de wens om bestaand groen zoveel mogelijk te behouden en waar kan meer te vergroenen. In de schets is concreet bedacht om het groene veldje uit te breiden en richting de voortuinen van de woning te trekken met alleen een voetpad tussen de voortuinen en het 'speelgroen'. Het bestaande groen aan het spoor wil de buurt graag behouden als buffer met het spoor

en de doorgaande fietsverbinding. Ook zorgt dit dat het een beschutte plek blijft voor de buurt. Ook wordt benoemd dat de inrichting duidelijk moet maken dat het groen van de buurt is en niet van de hotelgasten.

- *Ontsluiting*: het is belangrijk om een doorgaande verbinding door de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat te houden richting de VvE omdat daar de toegang is tot garageboxen. De buurt ziet niet direct meerwaarde in een ontsluiting met het Spoorpark om zo de beslotenheid te waarborgen en een doorgaande verbinding niet te stimuleren. Als er een verbinding moet komen, het liefst via het terrein van Niemeyer zelf of zo ver mogelijk richting de fabriek.
- *Speelvoorziening*: de buurt heeft de wens om het groene veldje met speelvoorziening zoveel mogelijk te behouden en waar kan te versterken en uit te breiden. Er is de wens om het een verblijfsplek voor de buurt te houden en niet voor passanten. De beslotenheid, o.a. door de groen haag er omheen, is hierin belangrijk.
- *Veiligheid*: veiligheid is een belangrijk thema in de buurt omdat er veel buiten in het groen gespeeld wordt. In de schets wordt de veiligheid versterkt door het bestaande groenveldje uit te breiden en aan te sluiten op de bestaande voortuinen.
- *Geluid*: is niet besproken.

Groep 2:



Aandachtspunten / programma van wensen:

- **Karakter / identiteit:** De bewoners hechten veel waarden aan hun 'eigen' groen voor de deur. Daarom is in het ontwerp de parkeerplaats naar de zijkant verplaatst en wordt het huidige groene veld groter gemaakt. Het verzoek is dan wel om een duidelijke scheiding te maken tussen het spoorpark en het groene veld voor hun voordeuren. Op deze manier nodigt het minder uit om gebruik te maken van het groene veld door anderen.
- **Parkeren:** Voor het parkeren is uitgegaan van denkrichting 3 met het parkeren aan de zijkant. Dit parkeervak is echter wel schuin ingetekend. Op deze manier ontstaat er nog een groene zone naast het hotel. Deze groene zone is dan voor de hotelbezoekers waardoor de hotelbezoekers minder gebruik zullen maken van het groene veld aan de Piet Heinstraat. De bewoners ervaren momenteel problemen met het parkeren. Daarom zouden de bewoners het parkeren voor vergunninghouders willen maken. Door deze oplossing kijkt de bewoner van nummer 63 uit op een parkeerplaats, hiervoor dient een ontwerpoplossing bedacht te worden onderstrepen de bewoners.
- **Groen / vergroenen:** De wens is om het groen te behouden als groene plek voor de bewoners aan de Piet Heinstraat. Ze willen hun beschutte plek behouden en niet dat iedereen hier gebruik van gaat maken. Daarom is een duidelijke groene afscheiding met het Spoorpark een duidelijke wens en is een groene zone voor de hotelbezoekers ingetekend.
- **Ontsluiting:** De bewoners geven aan dat ze niet willen wachten op het vrachtverkeer dat door de Dorusrijkersstraat komt. Ze zijn daarom benieuwd naar de verkeersbewegingen en vragen om hier

rekening mee te houden in het ontwerp. Verder geven ze aan dat er een doorgaande verbinding met de garageboxen nodig is. Bij voorkeur aan het einde van de parkeerplaats een schuine verbinding richting de garageboxen. Op deze manier behouden ze een maximaal eigen groene plek. Voor de woningen willen ze graag een voetpad die eventueel met bijvoorbeeld verhuizingen wel bruikbaar is voor een verhuisbusje.

- *Speelvoorziening*: De speelvoorziening is nogmaals onderstreept als uniek. Kinderen uit de buurt komen hier naar toe om te spelen. Er is niet gesproken over uitbreiding van de speelvoorziening of een andere inrichting.
- *Veiligheid*: Vooral de veiligheid voor spelende kinderen is besproken. Er zijn zorgen over de toename van verkeersbewegingen.
- *Geluid*: De bewoners geven aan dat de huidige bomen en struiken buffer die er nu tussen hun woningen en het spoor staat voelt als een geluidsbuffer voor langsrijdende treinen.

Gestelde vragen

Hieronder volgt een overzicht van de veelgestelde vragen.

V: Is het een optie om van de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat een parkeergebied te maken voor vergunninghouders? Kan dit onderzocht worden?

A: Recent is het kort parkeertarief verhoogd en zijn de tijden voor betaald parkeren verruimd. De effecten hiervan gaat de gemeente monitoren (onder ander door een grootschalig parkeeronderzoek in juni 2025). Aanvullend wordt inderdaad overwogen om in relatie tot de ontwikkeling Niemeijer om van de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat een parkeergebied te maken alleen voor vergunninghouders. Op deze wijze kan eventuele overlast voorkomen worden. De gemeente Groningen staat hier niet afwijzend tegenover en gaat dit nader onderzoeken en afwegen. Er is op dit moment echter nog geen definitief antwoord op te geven.

V: Hoeveel parkeerplekken zijn er nodig voor de eigen buurt in het geval van realiseren van een parkeergebied voor vergunninghouders?

A: Het aantal plekken hangt af van het aantal woningen (het gebied) dat in de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat zou mogen parkeren. FGelddat alleen voor bewoners aldaar of ook voor bewoners in de nabijheid van de Peizerweg. En mogen bewoners van de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat dan ook aan de Peizerweg parkeren of niet? De gemeente Groningen staat niet open voor het creëren van gebiedjes waar alleen direct aanwonenden met een vergunning zouden mogen parkeren. Dit beperkt het effectief en efficiënt functioneren van het grotere vergunningengebied als geheel.

V: Is het mogelijk om een tijdelijk parkeerverbod te implementeren in de Dorus Rijkersstraat (zoals vroeger), dat er 's avonds tussen 18.00 uur en 's ochtends 07.00 uur bijvoorbeeld wel geparkeerd kan/mag worden?

A: Theoretisch is dit mogelijk, maar wordt het wel als onwenselijk beschouwd. Dit heeft te maken met handhaafbaarheid. Omdat er in de toekomstige situatie geen alternatieve aanrijroutes zijn is het ongewenst dat een aankomende of vertrekkende vrachtauto wordt geconfronteerd met een geblokkeerde weg. Ook is het niet nodig; De parkeerplaatsen die niet meer gebruikt kunnen worden, worden gecompenseerd.

V: Hoeveel verkeersbewegingen zijn er nu en komen er straks? En hoe verhoudt dat zich tot de verkeersbewegingen die er vroeger waren toen de fabriek nog open was?

A: In de huidige situatie zijn er in de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat 28 parkeerplaatsen. Als we per parkeerplaats uitgaan van 5 a 6 verkeersbewegingen betekent dit dat er naar boven afgerond maximaal 200 verkeersbewegingen zullen zijn, waarvan mogelijk een enkele vrachtwagen (huisvuil, verhuizing o.i.d.). Het toekomstige hotel en retail genereren op basis van CROW-kencijfers (CROW is een landelijk kenniscentrum dat voor dit soort berekening kencijfers heeft) circa 400 verkeersbewegingen van lichte voertuigen en 8 verkeersbewegingen van grotere vrachtwagens. Dit is inclusief taxi's, afzetten/ophalen e.d. Ten opzichte van de huidige situatie gaat het procentueel dus om een forse toename van circa 200%. Aan de andere kant blijft de totale verkeerdruk ruim onder bijvoorbeeld de waarde van Absoluut gezien blijft het aantal verkeersbewegingen zelfs nog (ruim) onder de grens, die wel wordt gehanteerd als grenswaarde waarbij

kinderen nog op straat kunnen spelen van 1.000 verkeersbewegingen. Objectief gezien kan de Dorus Rijkerstraat de verkeersdrukke dus aan. Over hoeveel verkeersbewegingen er waren toe de fabriek in bedrijf was zijn geen formele gegevens bekend. Wel is uit contacten met voormalige medewerkers de informatie verkregen dat circa 20-30 vrachtwagens per dag werden afgewikkeld. Deze werden via een eenrichtingssysteem (Dorus Rijkersstraat in – Paterswoldseweg uit afgewikkeld). Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het aantal personenauto's (vele malen) hoger zal zijn geweest. Wel was er in die voor vrachtwagens sprake van eenrichtingverkeer (tussen Dorus Rijkersstraat en Paterswoldseweg).

V: Waarom is de doorgaande fietsverbinding een wens van de gemeente Groningen? En hoe ziet die route er uit? En waarom kan deze niet op het zuidelijke deel naast het spoor?

A: Het wordt steeds drukker in de stad, de Suikerzijde krijgt er zo'n 5000 woningen bij. De Peizerweg heeft nu zo'n 8.000 tot 10.000 fietsers en is al druk (ook de Paterswoldseweg wordt hierdoor ontlast). Fietsers fietsen steeds sneller en zorgen dus ook voor meer ongelukken, daarom wil je de fietspaden niet te druk hebben. De fietsers naar de binnenstad over de Peizerweg en naar station rechtdoor over nieuwe verbinding (opsplitsen).

Het wordt ook een mooie omgeving, ook met wandelroute, dus voegt waarde toe voor de bewoners. In Groningen willen we belangrijke fietsroutes liever opsplitsen. In Utrecht zijn deze geclusterd en dit heeft gezorgd voor té drukke fietspaden door de stad. De oversteekbaarheid van de wegen blijft zo veel mogelijk intact.

Vervelend voor de omwonenden, maar bromfietsers mogen niet over het fietspad en in de toekomst ook snorfietsen over de rijbaan. Vanaf dit jaar zijn BOA's ook bevoegd om (brom)fietsers staande te houden.

Verslag dialoogsessie Spoorpark / Piet Heinstraat / Dorus Rijkersstraat 05-03-2025

Op woensdag 5 maart 2025 heeft de dialoogsessie Spoorpark / Piet Heinstraat / Dorus Rijkersstraat plaatsgevonden in de Niemeyer fabriek van 19.00 – 21.00 uur. Deze sessie werd gestart met een korte plenaire presentatie door John de Groot van Felixx (landschapsarchitect). Na de presentatie zijn we uiteengegaan in twee groepen en hebben we aan tafel samen geschetst. Direct omwonenden waren uitgenodigd middels een brief, maar ook geïnteresseerden waren welkom. Hieronder blikken we terug op de bijeenkomst. Ook het gepresenteerde materiaal van de bijeenkomst is terug te vinden in dit verslag.

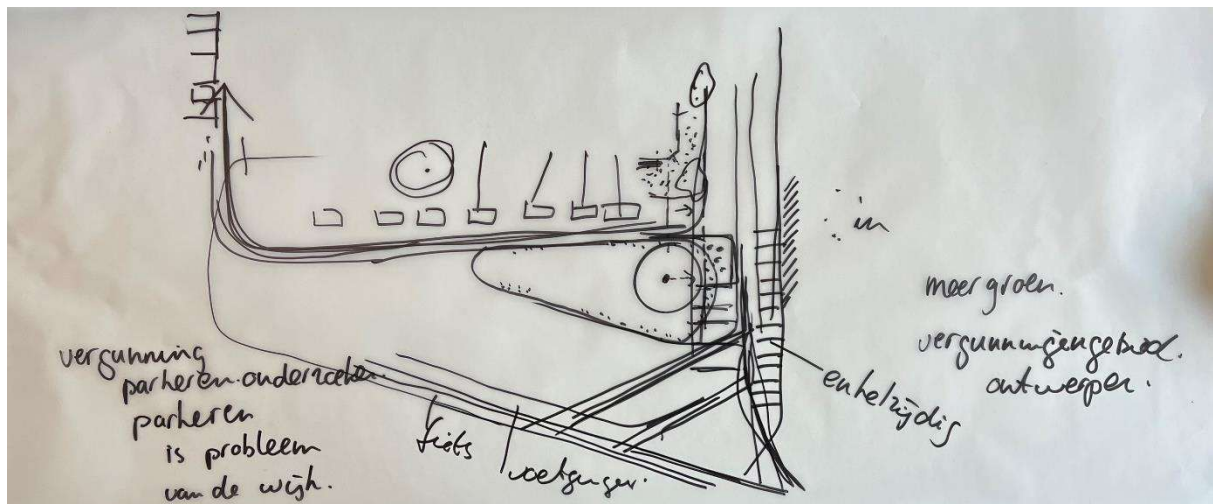
Algemene indruk van de bijeenkomst

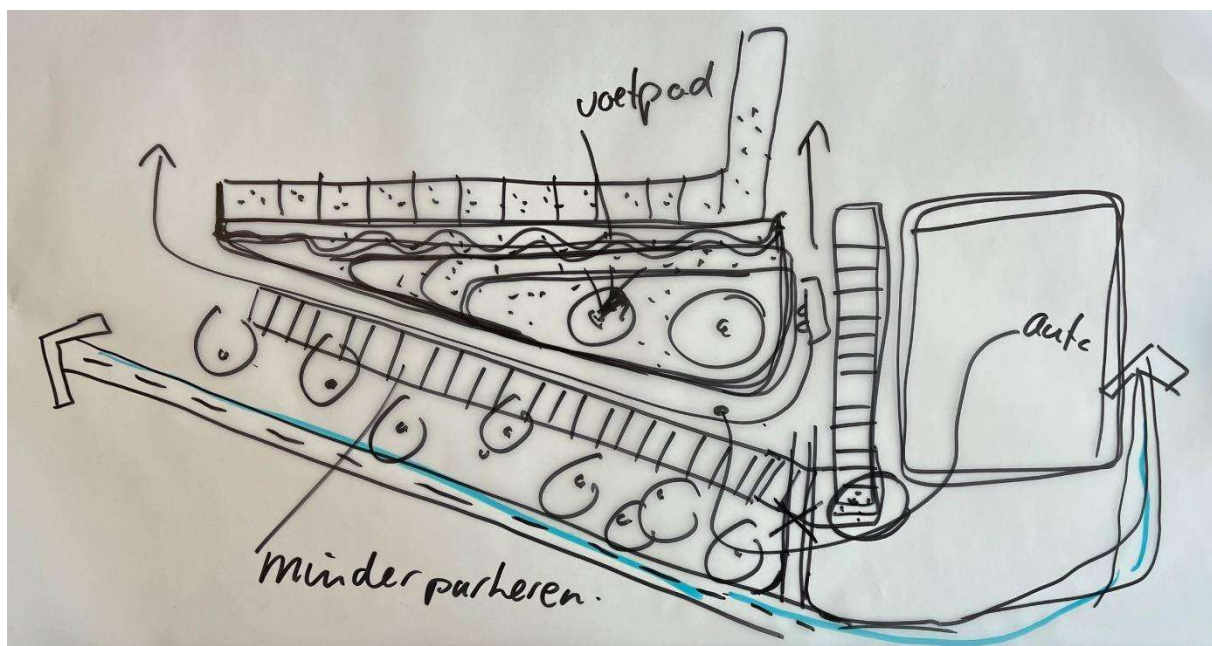
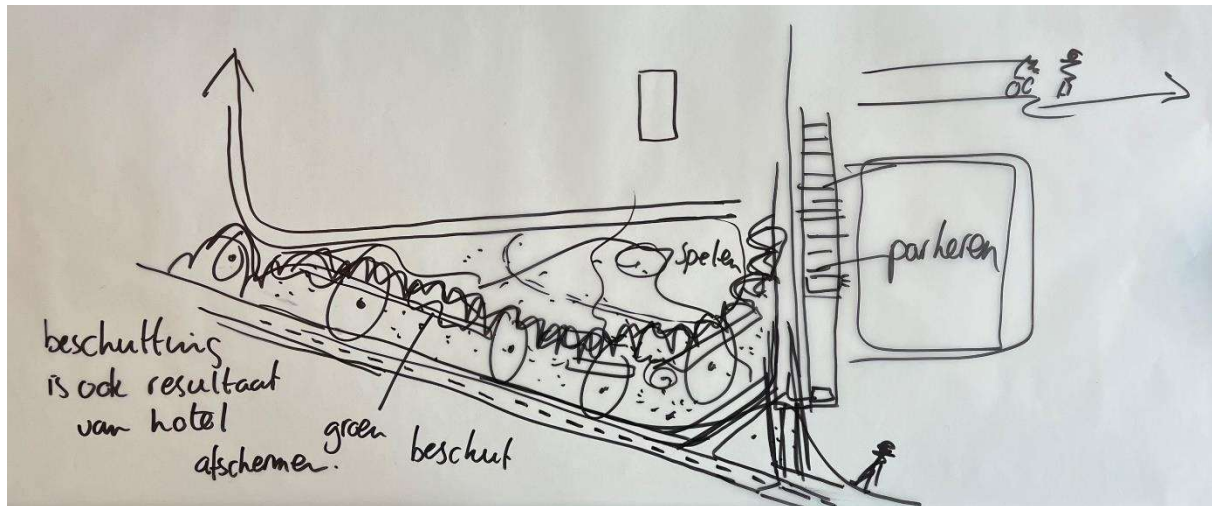
Tijdens de korte plenaire presentatie werd een toelichting gegeven op de afbakening van verantwoordelijkheden tussen MWPO en gemeente. Deze verdeling is terug te vinden in de presentatie van de avond. Verder stonden we stil bij de waarden van de buurt die eerder gedeeld en opgehaald zijn, denk hierbij aan de geborgenheid, het groen, de rust en beschutting, en de speelvoorziening die belangrijk zijn. Op basis van drie hoofdpogaven, te weten de doorgaande fietsverbinding, de ontwikkeling van het Niemeyer terrein en de daarbij horende ontsluiting, deelde John vervolgens drie denkrichtingen. Deze denkrichtingen waren bedoeld om gezamenlijk te kijken hoe de hoofdpogaven een plek kunnen krijgen in het ontwerp van de openbare ruimte. Vervolgens is er in twee groepen zelf verder geschetst en zijn wensen, zorgen en aandachtspunten met elkaar gedeeld en op schetsen gezet. De schetsen volgen verderop. Beide groepen presenteerden de resultaten tot slot aan elkaar aan het einde van de avond, waarbij het opvallend was hoeveel gelijkenissen er waren tussen de twee groepen. Ook zijn vragen gesteld over de openbare ruimte. Deze konden deels direct beantwoord worden en deels zijn deze meegenomen om nader uit te zoeken. Een overzicht van gestelde vragen volgt verderop.

Advies: schetsen met aandachtspunten

In twee groepen is het gesprek gevoerd met aanwezige bewoners en geïnteresseerden. Hieronder volgen de schetsen van de twee groepen, met daaronder belangrijke aandachtspunten die aangestipt zijn in het gesprek:

Groep 1:





Aandachtspunten:

- *Karakter / identiteit:* de buurt vindt de geborgenheid en beslotenheid zeer belangrijk. De wens is om dit zoveel mogelijk te bewaren. We hebben het concreet gehad over het "onaantrekkelijk" inrichten van de Buurtstraat om te voorkomen dat dit een doorgaande fietsverbinding wordt, en te stimuleren dat men het Spoorpark gaat gebruiken als doorgaande verbinding. Ook werd de wens geuit om geen ontsluiting te realiseren tussen het Spoorpark en de Piet Heinstraat.
- *Parkeren:* er is wijkbreed een gebrek aan parkeerplekken. Enerzijds is er dus behoefte aan voldoende parkeerplekken, maar dan wel voor de buurt. Anderzijds heeft de buurt de wens om zoveel mogelijk te vergroenen en wil men niet uitkijken op een parkeerterrein. De buurt ziet veel meerwaarde in het instellen van een parkeergebied voor vergunninghouders. In de schets wordt voorgesteld om het parkeren te realiseren tegen het fabrieksterrein van Niemeyer aan en/of tegen de groene buffer aan het spoorpark.
- *Groen / vergroenen:* de buurt heeft de wens om bestaand groen zoveel mogelijk te behouden en waar kan meer te vergroenen. In de schets is concreet bedacht om het groene veldje uit te breiden en richting de voortuinen van de woning te trekken met alleen een voetpad tussen de voortuinen en het 'speelgroen'. Het bestaande groen aan het spoor wil de buurt graag behouden als buffer met het spoor

en de doorgaande fietsverbinding. Ook zorgt dit dat het een beschutte plek blijft voor de buurt. Ook wordt benoemd dat de inrichting duidelijk moet maken dat het groen van de buurt is en niet van de hotelgasten.

- *Ontsluiting*: het is belangrijk om een doorgaande verbinding door de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat te houden richting de VvE omdat daar de toegang is tot garageboxen. De buurt ziet niet direct meerwaarde in een ontsluiting met het Spoorpark om zo de beslotenheid te waarborgen en een doorgaande verbinding niet te stimuleren. Als er een verbinding moet komen, het liefst via het terrein van Niemeyer zelf of zo ver mogelijk richting de fabriek.
- *Speelvoorziening*: de buurt heeft de wens om het groene veldje met speelvoorziening zoveel mogelijk te behouden en waar kan te versterken en uit te breiden. Er is de wens om het een verblijfsplek voor de buurt te houden en niet voor passanten. De beslotenheid, o.a. door de groen haag er omheen, is hierin belangrijk.
- *Veiligheid*: veiligheid is een belangrijk thema in de buurt omdat er veel buiten in het groen gespeeld wordt. In de schets wordt de veiligheid versterkt door het bestaande groenveldje uit te breiden en aan te sluiten op de bestaande voortuinen.
- *Geluid*: is niet besproken.

Groep 2:



Aandachtspunten / programma van wensen:

- **Karakter / identiteit:** De bewoners hechten veel waarden aan hun 'eigen' groen voor de deur. Daarom is in het ontwerp de parkeerplaats naar de zijkant verplaatst en wordt het huidige groene veld groter gemaakt. Het verzoek is dan wel om een duidelijke scheiding te maken tussen het spoorpark en het groene veld voor hun voordeuren. Op deze manier nodigt het minder uit om gebruik te maken van het groene veld door anderen.
- **Parkeren:** Voor het parkeren is uitgegaan van denkrichting 3 met het parkeren aan de zijkant. Dit parkeervak is echter wel schuin ingetekend. Op deze manier ontstaat er nog een groene zone naast het hotel. Deze groene zone is dan voor de hotelbezoekers waardoor de hotelbezoekers minder gebruik zullen maken van het groene veld aan de Piet Heinstraat. De bewoners ervaren momenteel problemen met het parkeren. Daarom zouden de bewoners het parkeren voor vergunninghouders willen maken. Door deze oplossing kijkt de bewoner van nummer 63 uit op een parkeerplaats, hiervoor dient een ontwerpoplossing bedacht te worden onderstrepen de bewoners.
- **Groen / vergroenen:** De wens is om het groen te behouden als groene plek voor de bewoners aan de Piet Heinstraat. Ze willen hun beschutte plek behouden en niet dat iedereen hier gebruik van gaat maken. Daarom is een duidelijke groene afscheiding met het Spoorpark een duidelijke wens en is een groene zone voor de hotelbezoekers ingetekend.
- **Ontsluiting:** De bewoners geven aan dat ze niet willen wachten op het vrachtverkeer dat door de Dorusrijkersstraat komt. Ze zijn daarom benieuwd naar de verkeersbewegingen en vragen om hier

rekening mee te houden in het ontwerp. Verder geven ze aan dat er een doorgaande verbinding met de garageboxen nodig is. Bij voorkeur aan het einde van de parkeerplaats een schuine verbinding richting de garageboxen. Op deze manier behouden ze een maximaal eigen groene plek. Voor de woningen willen ze graag een voetpad die eventueel met bijvoorbeeld verhuizingen wel bruikbaar is voor een verhuisbusje.

- *Speelvoorziening*: De speelvoorziening is nogmaals onderstreept als uniek. Kinderen uit de buurt komen hier naar toe om te spelen. Er is niet gesproken over uitbreiding van de speelvoorziening of een andere inrichting.
- *Veiligheid*: Vooral de veiligheid voor spelende kinderen is besproken. Er zijn zorgen over de toename van verkeersbewegingen.
- *Geluid*: De bewoners geven aan dat de huidige bomen en struiken buffer die er nu tussen hun woningen en het spoor staat voelt als een geluidsbuffer voor langsrijdende treinen.

Gestelde vragen

Hieronder volgt een overzicht van de veelgestelde vragen.

V: Is het een optie om van de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat een parkeergebied te maken voor vergunninghouders? Kan dit onderzocht worden?

A: Recent is het kort parkeertarief verhoogd en zijn de tijden voor betaald parkeren verruimd. De effecten hiervan gaat de gemeente monitoren (onder ander door een grootschalig parkeeronderzoek in juni 2025). Aanvullend wordt inderdaad overwogen om in relatie tot de ontwikkeling Niemeijer om van de Dorus Rijkersstraat en Piet Heinstraat een parkeergebied te maken alleen voor vergunninghouders. Op deze wijze kan eventuele overlast voorkomen worden. De gemeente Groningen staat hier niet afwijzend tegenover en gaat dit nader onderzoeken en afwegen. Er is op dit moment echter nog geen definitief antwoord op te geven.

V: Hoeveel parkeerplekken zijn er nodig voor de eigen buurt in het geval van realiseren van een parkeergebied voor vergunninghouders?

A: Het aantal plekken hangt af van het aantal woningen (het gebied) dat in de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat zou mogen parkeren. FGeldt dat alleen voor bewoners aldaar of ook voor bewoners in de nabijheid van de Peizerweg. En mogen bewoners van de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat dan ook aan de Peizerweg parkeren of niet? De gemeente Groningen staat niet open voor het creëren van gebiedjes waar alleen direct aanwonenden met een vergunning zouden mogen parkeren. Dit beperkt het effectief en efficiënt functioneren van het grotere vergunningengebied als geheel.

V: Is het mogelijk om een tijdelijk parkeerverbod te implementeren in de Dorus Rijkersstraat (zoals vroeger), dat er 's avonds tussen 18.00 uur en 's ochtends 07.00 uur bijvoorbeeld wel geparkeerd kan/mag worden?

A: Theoretisch is dit mogelijk, maar wordt het wel als onwenselijk beschouwd. Dit heeft te maken met handhaafbaarheid. Omdat er in de toekomstige situatie geen alternatieve aanrijroutes zijn is het ongewenst dat een aankomende of vertrekkende vrachtauto wordt geconfronteerd met een geblokkeerde weg. Ook is het niet nodig; De parkeerplaatsen die niet meer gebruikt kunnen worden, worden gecompenseerd.

V: Hoeveel verkeersbewegingen zijn er nu en komen er straks? En hoe verhoudt dat zich tot de verkeersbewegingen die er vroeger waren toen de fabriek nog open was?

A: In de huidige situatie zijn er in de Dorus Rijkstraat en Piet Heinstraat 28 parkeerplaatsen. Als we per parkeerplaats uitgaan van 5 a 6 verkeersbewegingen betekent dit dat er naar boven afgerond maximaal 200 verkeersbewegingen zullen zijn, waarvan mogelijk een enkele vrachtwagen (huisvuil, verhuizing o.i.d.). Het toekomstige hotel en retail genereren op basis van CROW-kencijfers (CROW is een landelijk kenniscentrum dat voor dit soort berekening kencijfers heeft) circa 400 verkeersbewegingen van lichte voertuigen en 8 verkeersbewegingen van grotere vrachtwagens. Dit is inclusief taxi's, afzetten/ophalen e.d. Ten opzichte van de huidige situatie gaat het procentueel dus om een forse toename van circa 200%. Aan de andere kant blijft de totale verkeerdruk ruim onder bijvoorbeeld de waarde van Absoluut gezien blijft het aantal verkeersbewegingen zelfs nog (ruim) onder de grens, die wel wordt gehanteerd als grenswaarde waarbij

kinderen nog op straat kunnen spelen van 1.000 verkeersbewegingen. Objectief gezien kan de Dorus Rijkerstraat de verkeersdrukke dus aan. Over hoeveel verkeersbewegingen er waren toe de fabriek in bedrijf was zijn geen formele gegevens bekend. Wel is uit contacten met voormalige medewerkers de informatie verkregen dat circa 20-30 vrachtwagens per dag werden afgewikkeld. Deze werden via een eenrichtingssysteem (Dorus Rijkersstraat in – Paterswoldseweg uit afgewikkeld). Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het aantal personenauto's (vele malen) hoger zal zijn geweest. Wel was er in die voor vrachtwagens sprake van eenrichtingverkeer (tussen Dorus Rijkersstraat en Paterswoldseweg).

V: Waarom is de doorgaande fietsverbinding een wens van de gemeente Groningen? En hoe ziet die route er uit? En waarom kan deze niet op het zuidelijke deel naast het spoor?

A: Het wordt steeds drukker in de stad, de Suikerzijde krijgt er zo'n 5000 woningen bij. De Peizerweg heeft nu zo'n 8.000 tot 10.000 fietsers en is al druk (ook de Paterswoldseweg wordt hierdoor ontlast). Fietsers fietsen steeds sneller en zorgen dus ook voor meer ongelukken, daarom wil je de fietspaden niet te druk hebben. De fietsers naar de binnenstad over de Peizerweg en naar station rechtdoor over nieuwe verbinding (opsplitsen).

Het wordt ook een mooie omgeving, ook met wandelroute, dus voegt waarde toe voor de bewoners.

In Groningen willen we belangrijke fietsroutes liever opsplitsen. In Utrecht zijn deze geclusterd en dit heeft gezorgd voor té drukke fietspaden door de stad. De oversteekbaarheid van de wegen blijft zo veel mogelijk intact.

Vervelend voor de omwonenden, maar bromfietsers mogen niet over het fietspad en in de toekomst ook snorfietsen over de rijbaan. Vanaf dit jaar zijn BOA's ook bevoegd om (brom)fietsers staande te houden.