

“Knip” in de weg als alternatief voor
openstelling Oosterhamriktracé

SP/ChristenUnie

15 februari 2018

ChristenUnie

SP.

De verkeersdruk in goede banen.

1. Aanleiding.

Sinds jaar en dag is de druk van het autoverkeer op de route Zonnelaan-Petrus Campersingel groeiende. Vooral op het weggedeelte van de J.C. Kapteynlaan tot de Petrus Campersingel veroorzaakt deze druk veel hinder voor de aanliggende wijken Korrewegwijk, Professorenbuurt en delen van de Oosterparkwijk.

Die overlast is als volgt te omschrijven:

- Veelvuldige filevorming of langzaam rijdend verkeer dat gepaard gaat met lawaai door remmen/optrekken en luchtverontreiniging;
- Auto's die via sluiproutes door de woonwijken rijden;
- Verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers;
- Het wijkvreemd parkeren waardoor het voor wijkbewoners lastig is een parkeerplek te vinden;
- Teruglopende bereikbaarheid van het UMCG;
- Openbaar vervoer dat vertraging ondervindt.

Uit onderstaand overzicht blijkt de ontwikkeling in de auto-intensiteit van nu tot 2030 als er geen maatregelen worden genomen:

Auto's/24 uur		Zonder maatregelen
Tabel 1	2017	2030
Oosterhamrikkade nz	3.200	4.300
Kapteynlaan	10.800	12.900
Zaagmuldersweg	6.400	8.400
Heymanslaan	1.600	2.900
P. Campersingel	11.100	14.900
Korreweg(oost)	3.700	5.400

De toename van het autoverkeer wordt met name verwacht vanwege de groeiende bevolkingsomvang van 200.000 in 2017 tot 225.000 (zonder Haren en Ten Boer) in 2030. Daarnaast wordt de stad meer een magneet voor de regio vanwege de werkgelegenheid, de winkel- en uitgaansfunctie en overige voorzieningen. De afnemende zorg- en onderwijsvoorzieningen in de omgeving versterkt de positie van de stad.

Natuurlijk zijn er vraagtekens te zetten bij deze groeiverwachtingen. Door de elektrische fiets is de actieradius van mensen een stuk groter geworden. Te grote fietsafstanden van vroeger zijn nu makkelijker af te leggen, onder meer door de aanleg van "fietsnelwegen". Het gebruik van het openbaar vervoer neemt toe, zoals ook blijkt uit de bezettingscijfers van de Qliners. Het OV is daarmee een groeiend alternatief voor het autovervoer. Tot slot is het autobezit met name onder jongeren dalende en zijn vormen van autodelen steeds gebruikelijker.

Daarmee zijn prognoses over de auto-intensiteit ongewis en is het raadzaam bereikbaarheidsoplossingen flexibel te houden waardoor deze aangepast kunnen worden aan het werkelijke gebruik. Maar dat er wat moet gebeuren om het noordoostelijk deel van de stad, met name ook het UMCG, bereikbaar te houden en woonwijken te verlossen van auto-overlast is duidelijk. Er moet extra inspanning gepleegd worden in aanvulling op de huidige sturing van verkeersstromen zoals het verkeerscirculatieplan in de binnenstad, de functie van de ringwegen en het gebruik van P+R-terreinen. Als straks de werkzaamheden aan de zuidelijke en westelijke ringweg (2024) achter de rug zijn wordt de stad omgeven door een vierbaansweg met ongelijkvloerse kruisingen en veelvuldige op- en afritten die alle wijken bedienen.

Een ringweg bovendien waar op zes P+R-terreinen autobezitters de mogelijkheid wordt geboden hun auto gratis te stallen. Zij kunnen zich vervolgens in een fijnmazig netwerk met frequente, snelle bussen van en naar hun werkplek, de winkelcentra en zorg- of onderwijsinstelling verplaatsen. De binnenstad is met het veel geroemde verkeerscirculatieplan en parkeergarages goed bereikbaar voor binnenstadbewoners en mensen die er per se met de auto moeten zijn.

Het devies van opeenvolgende gemeenteraden is altijd geweest om zoveel mogelijk verkeer uit de binnenstad te houden. Eerst parkeren op P+R zodat mensen vanaf daar verder kunnen met het openbaar vervoer, dan voldoende parkeergarages en straatparkeren voor mensen die dicht bij de binnenstad willen staan voor hun aankopen. Hoe dan ook je kunt nooit dwars door de stad rijden. Er is altijd een route om de binnenstad heen.

In de noordoostelijke, dicht bij het centrum gelegen wijken zoals de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk werkt deze opzet onvoldoende. Te veel maken auto's gebruik van de Eikenlaan-Kapteynlaan-Petrus Campersingel als een soort binnenring met alle overlast tot gevolg. Terwijl de ringweg een prima mogelijkheid biedt voor een snelle verbinding tussen delen van de stad. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de automobilist zonder wijkbestemming te verleiden c.q. te dwingen via de ring te rijden.

ChristenUnie en SP hebben een inrichting van de noordoostelijke verkeersroutes ontworpen die dit dwingende effect beoogt, de woonwijken ontlast en het UMCG bereikbaar houdt met als titel "De Knip". Met ons voorstel willen we de verkeersdruk in goede banen leiden en is vergelijkbaar met het plan in de jaren zeventig waarbij de binnenstad nog steeds bereikbaar is maar minder en anders dan eerder het geval was. Het begrip "De Knip" zou kunnen leiden tot een negatieve associatie alsof ChristenUnie en SP ergens de botte schaar in zetten. Integendeel, ons plan waarbij de werktitel "De Knip" een begrip is geworden, beoogt juist om in het Noordoosten van de stad een nieuwe doorstroom van verkeer te bewerkstelligen waarbij wij de aanliggende wijken ten dienste willen zijn in het kader van leefbaarheid en duurzaamheid.

Op onderdelen van ons ontwerp nadere uitwerking zal moeten plaatsvinden door mensen die over de juiste technische expertise beschikken.

2. Raadsbesluit Oosterhamrikzone.

Ons initiatiefvoorstel is een alternatief voor het raadsbesluit "Principebesluit Oosterhamrikzone" van juni 2016 dat zonder de steun van SP en Christen Unie is genomen.

Momenteel is de Oosterhamrikkade noordzijde de busverbinding tussen de Oostelijke Ringweg over het Van Starckenborghkanaal naar de Kapteynlaan. Er loopt een autoverbinding naast van de Oliemuldersbrug tot aan de Kapteynlaan. Nu rijden daar 1.500 auto's per dag. Het college studeert op drie varianten om de oostelijke ringweg te verbinden met de Kapteynlaan/Petrus Campersingel:

- a. De bundeling: twee richtingen over de Oosterhamrikkade NZ en auto's en bussen samen over het van Starckenborghkanaal;
- b. De splitsing: de auto's via de Oosterhamrikkade NZ en de bussen door de Vinkenstraat;
- c. Het circuit: de auto's van de ring over de Oosterhamrikkade NZ en naar de ring via de Vinkenstraat terwijl de bussen over de huidige busbaan blijven rijden.

Als variant b. (splitsing) wordt gekozen dan heeft dit het volgende effect op de verkeersintensiteit in een aantal straten:

Auto's/24 uur Tabel 2		Zonder maat- regelen	Splitsing + K'weg fietsstraat
wegvak	2017	2030	2030
Oosterhamrikkade nz	3.200	4.300	11.200
Kapteynlaan	10.800	12.900	13.000
Zaagmuldersweg	6.400	8.400	7.200
Heymanslaan	1.600	2.900	3.700
P. Campersingel	11.100	14.900	14.100
Korreweg(oost)	3.700	5.400	1.500
Korreweg (west)	3.900	5.500	2.800

Conclusie: het collegeplan zorgt voor een forse toename van het aantal auto's per dag in woonstraten als de Oosterhamrikkade NZ, de Zaagmuldersweg en Heymanslaan etn opzichte van 2018. Ook de Kapteynlaan/Petrus Campersingel blijven erg druk. Als de Splitsing of het Circuit wordt gekozen zullen deze auto's/bussen zich door woonstraten als de Vinkenstraat gaan verplaatsen.

Daar komt nog bij dat:

- Het Oosterhamriktracé bestaat in alle varianten uit 50 km/u wegen die dichtbij de gevels van woonhuizen komen te liggen. Dit is vragen om problemen in deze kinderrijke woonbuurten;
- De brug over het van Starckenborghkanaal wordt in het collegeplan zowel voor bussen en auto's (10.900/24 uur) opengesteld. De verwachting is dat de brug straks vaker open/dicht moet voor het scheepsvaartverkeer. Effect: files en vertraging voor het openbaar vervoer;
- De Oosterhamrikkade kent drie verkeerslichtkruisingen: Oliemuldersbrug, Zaagmuldersbrug en straks bij de Kapteynlaan. Deze moeten 10.900 auto's/bussen verwerken die hier optrekken en afremmen. Gevolg: verkeerslawaaï en fijnstof-uitstoot;
- Op de Oosterhamrikkade komen een aantal kleinere straten uit, wat een nog meer vertragend effect heeft en langzaam en snelverkeer doet conflicteren;
- De Oosterhamrikkade en de Vinkenstraat zijn te smal zijn om trottoirs, groenstroken, parkeervakken, fietspad, autoweg en busbaan op comfortabele wijze naast elkaar in te passen en is nauwelijks passend tussen de woongevels (tijdens een informatieve bijeenkomst met de raad en ook met de buurt is gebleken hoe lastig alle wensen ingevuld worden gezien de beperkte meters die er zijn om elke wens in te vullen);
- Bussen, doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, fietsers, voetgangers, groenstroken moeten in elke variant ingepast worden binnen een beperkt aantal beschikbare meters. De krappe inrichting ligt er voor lange tijd. Ook als blijkt dat de verkeertoe name lager is dan de verwachting is dat deel van de stad "opgezaald" met een "oversized" autoroute.

Kortom: welk van de collegevarianten ook gekozen wordt, de autodruk op de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk neemt fors toe, de leefbaarheid van woonstraten als Vinkenstraat en Oosterhamrikkade wordt ernstig aangetast. Daarmee is het raadsbesluit voor SP en ChristenUnie niet acceptabel.

Dat heeft ons gebracht tot een alternatief. Naast het behoud van leefbaarheid in dit stadsdeel door het anders laten circuleren van het verkeer en ruimte voor een nieuwe groenstructuur (à la de plannen van Lola, een ingenieursbureau dat een groen ontwerp heeft gemaakt) is dit ook nog eens een stuk goedkoper. Er hoeft veel minder te worden heringericht van gevel tot gevel en van gevel tot water.

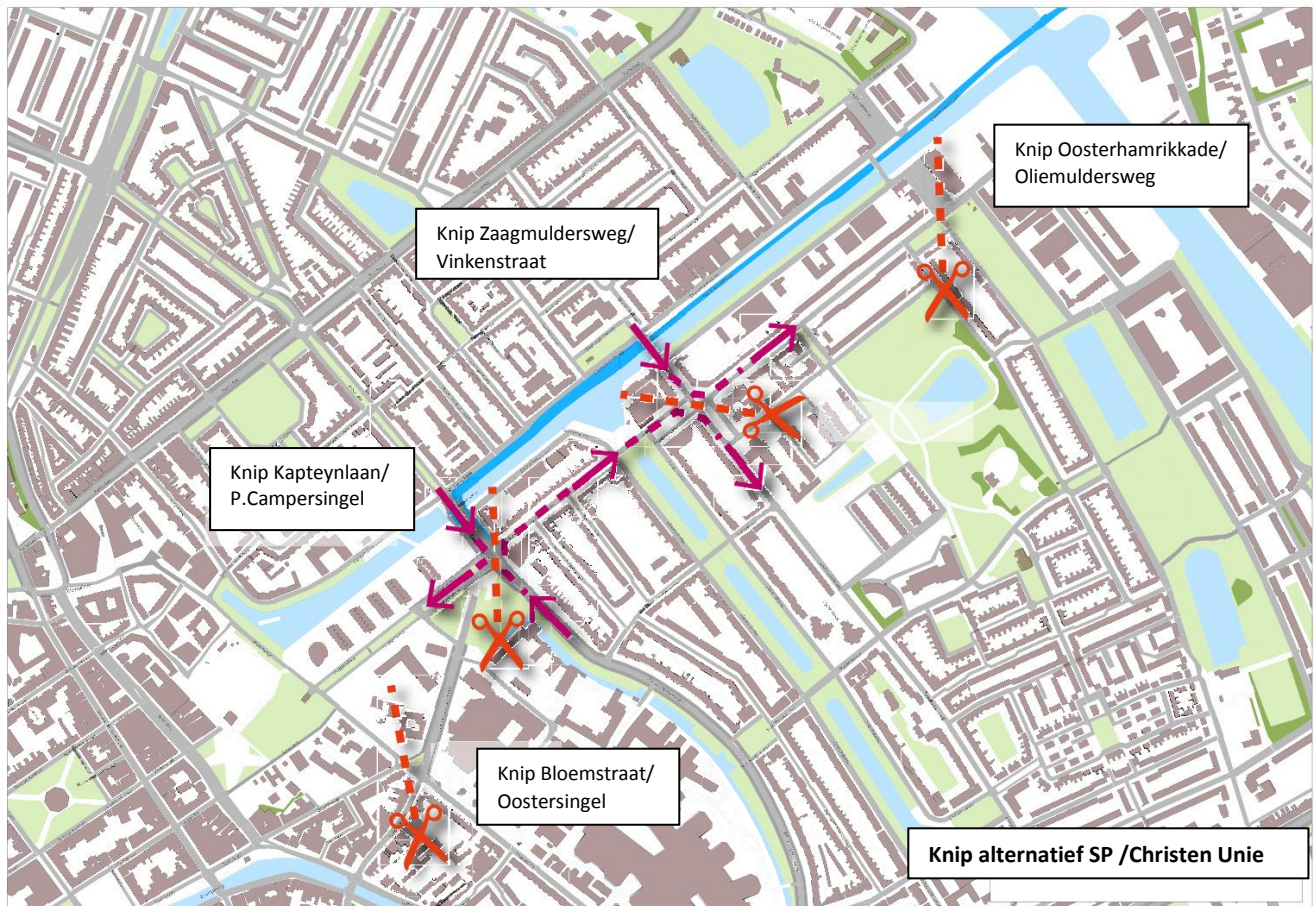
3. Voorstel Knip SP Groningen-ChristenUnie.

Met de Knip willen we bereiken dat de verkeersdruk op de route tussen het Damsterdiep en de Zonnelaan verminderd wordt. Daarmee worden aanliggende wijken als Selwerd, Selwerderwijk, Korrewegwijk, Professorenbuurt en Oosterparkwijk verlost van het toenemende wijkvreemde autoverkeer. We verwachten dat het wijkvreemd parkeren zal verminderen en maken het UMCG beter bereikbaar.

Wij willen het doorgaande verkeer naar de noordelijke en oostelijke ringweg dwingen, dus de Eikenlaan, Kapteynlaan en Petrus Campersingel onaantrekkelijk maken voor doorgaand autoverkeer. Daarbij moet het gebruik van de P+R-terreinen nog aantrekkelijker worden gemaakt door bijvoorbeeld meer of gratis busvervoer naar het UMCG en andere grote werkplekken.

De Knip bestaat uit de volgende maatregelen:

1. Vier momenteel doorgaande routes worden diagonaal geknipt. Van noord naar zuid: de kruising Oosterhamrikkade ZZ en de Oliemuldersweg, de kruising Zaagmuldersweg-Vinkenstraat; de overgang Kapteynlaan-Petrus Campersingel en de overgang Bloemsingel-Oostersingel;
2. Daarmee is doorgaand verkeer op de Kapteynlaan/Petrus Campersingel onmogelijk. Evenzo is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk van de Oosterhamrikkade naar de Zaagmuldersweg of naar de Oliemuldersweg en op de route Oostersingel-Bloemsingel;
3. UMCG-noord blijft bereikbaar vanuit het noordwesten via de Kapteynlaan met twee parkeergarages voor bestemmingsverkeer. Parkeergarage Boterdiep en parkeergarage UMCG-noord;
4. UMCG-zuid is bereikbaar vanuit het zuidoosten via het Damsterdiep/Europaweg met ook twee parkeergarages, parkeergarage UMCG-zuid onder de hoofdingang en parkeergarage Damsterdiep;
5. Bij gemaakte afspraken in het UMCG wordt nu al aangegeven welke ingang je moet nemen dus bij het invoeren van de knip is geen onduidelijkheid waar geparkeerd kan worden;
6. Laden en lossen van het UMCG blijft mogelijk via de huidige ingang aan de Petrus Campersingel;
7. Het Wielewaalplein heeft als winkelcentrum een bovenwijkse functie en blijft daarom bereikbaar met de auto, zowel voor de Oosterparkwijk als de Professorenbuurt;
8. In de wijken wordt de verkeerscirculatie aangepast aan de nieuwe situatie;
9. De Oosterparkwijk is bereikbaar vanuit de Petrus Campersingel en alle straten die op het Damsterdiep uitkomen. De Professorenbuurt is bereikbaar vanuit de Kapteynlaan en alle straten vanuit de Korreweg. Rechtstreekse verbinding tussen de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk verdwijnt om te voorkomen dat sluipverkeer via de Zaagmuldersweg of de Oliemuldersweg ontstaat;
10. Bewoners van de Oosterparkwijk kunnen niet meer via de Vrydemalaan naar de binnenstad. Via het Damsterdiep kunnen ze naar de Diepenring. Evenzo kunnen bewoners van de Professorenbuurt/Korrewegwijk niet meer via de Petrus Campersingel naar de binnenstad. Zij moeten via de Vrydemalaan of de Korreweg;
11. Bij de Iepenlaan is momenteel maar een op- en afrit op de noordelijke ring. We hebben overwogen een gewone dubbele set op- en afritten voor te stellen. Dit heeft echter een forse toename van het verkeer op de Asingastraat en de Iepenlaan tot gevolg. Het college komt binnenkort met een analyse van de verkeersdruk op de Eikenlaan;
12. Fietsstraat Korreweg zit **niet** opgenomen in ons knip-alternatief. **Wel** in de OHT-varianten die een daling op de Korreweg laat zien van het autogebruik van 5.400 per dag zonder maatregelen in 2030 naar 1.500 met fietsstraat Korreweg. Wij vinden het geen goede keuze om bijv. de Oosterhamrikkade extra te belasten door de Korreweg te ontlasten. Door herinrichting van de Korreweg kan de fietsdruk op de Korreweg ook anders opgelost worden bijv. door fietspaden te verbreden en straatparkeren te verminderen.



Gevolg van ons ontwerp is dat in de wijken Oosterparkwijk en Korrewegwijk, waaronder de Professorenbuurt, het woon- en leefklimaat fors verbetert door dalend autoverkeer in de woonstraten. Dit voordeel weegt naar onze mening op tegen het nadeel dat beide wijken niet meer rechtstreeks onderling met de auto bereikbaar zijn. Met de fiets en lopend blijven wijken uiteraard zelfs beter bereikbaar door vermindering van het aantal auto's.

Als ons ontwerp wordt gerealiseerd zal dit de volgende effecten hebben op de auto-intensiteit op de hoofdroute van west (Paddepoel) naar oost (Damsterdiep):

Wegvak Tabel 3	2030 geen maatregelen	2030 met knip	2030 splitsing
Zonnelaan	14.900	15.100	14.800
Eikenlaan	11.700	11.700	11.700
Iepenlaan	6.800	7.100	6.800
Asingastraat	6.300	5.600	6.900
Bedumerweg	21.200	21.800	20.100
Sumatralaan	10.100	7.300	12.600
Kapteynlaan	12.900	11.700	13.000
P. Campersingel	14.900	1.100	14.100
Damsterdiep	12.700	11.900	11.800

We zien een (drastische) vermindering van het aantal auto's per 24 uur terwijl de ringwegen juist drukker worden. Binnen de Professorenbuurt en de Oosterpark heeft ons ontwerp het volgende effect:

Wegvak Tabel 4	2030 geen maatregelen	2030 met knip	2030 splitsing
Oliemuldersweg	600	0	1.700
Zaagmuldersweg	8.400	700	7.200
Florakade	900	1.300	100
Klaprooslaan*	400	1.000	400
Oosterhamrik NZ	4.300	2.800	11.200
Heijmanslaan	2.900	2.500	3.700
Korreweg oost	5.400	5.200	1.500

*voor de Klaprooslaan moet bijv. door eenrichtingsverkeer stijging worden tegengegaan

De conclusie is duidelijk: ons knip-alternatief leidt tot minder autoverkeer in de woonwijken terwijl in het raadsbesluit de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt fors meer auto's te verwerken krijgen.

4. Opgave: van Korreweg naar Damsterdiep

Door de knip wordt het doorgaand verkeer tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk/Professorenbuurt onmogelijk gemaakt. Een deel van het autoverkeer zal de door ons gewenste noordelijke route via de ring nemen: de verkeersdrukke op de oostelijke ringweg neemt met ruim 4.000 toe. Maar onmiskenbaar zoekt een ander deel de route via een zuidelijke route: Korreweg-Boterdiep-Diepenring-Damsterdiep en vice versa. Het effect is hieronder zichtbaar:

Wegvak Tabel 5	2030 geen maatregelen	2030 met knip	2030 splitsing
Ringweg west	53.200	54.800	53.400
Ringweg oost	71.600	75.200	73.200
Korreweg (west)	5.500	9.200	2.800
Boterdiep	4.900	11.300	5.200
Diepenring	4.900	6.000	5.200
Oostersingel	1.400	3.700	1.600
Damsterdiep	12.700	11.900	12.600

Voor bezoek aan de binnenstad moeten auto's kunnen blijven rijden van de Korreweg naar de Diepenring. Evenzo van het Damsterdiep naar de Diepenring. Automobilisten die deze route willen gebruiken als sluiproute voor de Knip in de Kapteynlaan - Petrus Campersingel moeten echter geweerd worden. Diverse ingrepen zijn mogelijk variërend van kleinere, zoals eenrichtingsverkeer Boterdiep, Korreweg west afsluiten voor doorgaand autoverkeer, een sterkere rol voor de Bedumerweg, via nog een knip op de noordelijke diepenring naar de ingrijpendste: een sector-indeling. Wat daarin de meest gewenste oplossing zal zijn heeft nadere uitwerking nodig.

5. Tot slot

Ons plan leidt tot minder autoverkeer in woonwijken. Het leidt tot minder overlast voor bewoners, schonere lucht en een beter leefklimaat. Bovendien is er meer ruimte voor groen en voor de fietser. De kosten zijn een stuk lager en bovendien is een aanpassing aan toekomstige verkeersontwikkelingen eenvoudiger uit te voeren. En het UMCG blijft goed bereikbaar.

Nog een aantal opmerkingen.

In het raadsbesluit is vergroening van het Oosterhamriktracé een belangrijk onderdeel. In ons ontwerp kan deze vergroening nog beter gerealiseerd worden. Ons ontwerp is fors goedkoper dan dat van het college en er blijft een veel bredere groenstrook beschikbaar.

In ons plan is er bovendien alle ruimte voor de fietser in de vergroening van het Oosterhamriktracé. Het liefst zien ChristenUnie en SP een fietsverbinding tussen de Oosterparkwijk/Korrewegwijk naar Beijum-Lewenborg langs de busbrug over het Van Starckenborghkanaal. Daarvoor is een nieuwe brug noodzakelijk die ook past bij het toenemende containervervoer per schip. Het Rijk is echter niet van plan de komende jaren daar het benodigde geld voor op tafel te leggen.

De Noordelijke Ringweg kent bij de Iepenlaan slechts een op- en afrit. We hebben overwogen voor te stellen daar een dubbele set van te maken: twee opritten en twee afritten naar de Iepenlaan. Uit de metingen van Goudappel/Coffeng blijkt dat dit slechts een beperkt effect heeft op de drukte Kapteynlaan/Petrus Campersingel. Het college heeft toegezegd dat er een studie komt naar de verkeersdruk op de Eikenlaan. In deze studie is een verdubbeling van de op- en afritten één van de mogelijkheden voor de Eikenlaan.

Als laatste:

Wij beseffen dat voor bepaalde delen van de stad het raadsbesluit voordelen biedt en voor andere stadsdelen ons Knip-alternatief. Het college maakt het eind februari 2018 een keuze uit haar varianten. Ons alternatief wordt erbij gevoegd. In de inspraak van maart tot mei 2018 kunnen bewoners en organisaties dan hun voorkeur uitspreken:

Kies men voor de Knip, het alternatief van Christen Unie en SP of kiest men voor het collegeplan het Oosterhamriktracé open te stellen voor autoverkeer in een van de drie varianten.

Vervolgens is in het voorjaar de beslissing aan de gemeenteraad.

Wim Koks
SP

Inge Jongman
ChristenUnie

NB 1

Overigens heeft ons plan nog een voordeel: zonder al te grote kosten en ingrepen zijn de knippen te realiseren. Als een periode blijkt dat dit alternatief niet werkt dan kan zo een andere vorm gerealiseerd worden. Want de voorspellingen van het college en die van ons zijn ten dele op de glazen bol gebaseerd. Verkeersontwikkelingen en gedrag van automobilisten laten zich nou eenmaal lastig voorspellen.

NB 2

Aantallen in de tabellen, zijn net zoals die in het raadsbesluit afkomstig van Goudappel/Coffeng van 30 januari 2018. De door hen gehanteerde kolomnamen betekenen:

“huidige” is de huidige gebruik per etmaal van het betreffende wegvak;

“referentie” is het verwachte gebruik per etmaal in 2030;

“variant 2” wordt in het knip alternatief gebruik voor alle wegvakken ten westen van de Korreweg;

“variant 2a” wordt in het knip alternatief gebruik voor alle wegvakken ten oosten van de Korreweg;

“variant OHT” is het verwachte gebruik in 2030 van de collegevariant “Splitsing”.