

# Notitie 'Inpassing autoverbinding in de Oosterhamrikzone'

## Uitgangspunten voor modelontwikkeling

Gezien de wegenstructuur in de Oosterhamrikzone en de aanwezige dwarsverbindingen zijn talloze modellen denkbaar. Te meer, daar OV en autoverkeer afzonderlijke routes kunnen volgen. Om enigszins richting te geven aan dit onderzoek hebben we een aantal uitgangspunten vastgesteld.

### Auto en bus tweerichtingsverkeer

De voorkeur gaat uit naar twee richtingsverkeer, omdat een eenrichting circuit meer verkeer (omrijden) betekent en bovendien meer kruisingen belast. In een stedelijke situatie zijn de kruisingen maatgevend voor de doorstroming.

### Rechtstreekse oversteek HOV over kruising Wouter van Doeverenplein

Het Wouter van Doeverenplein is een cruciale schakel in de stedelijke bereikbaarheid (Netwerkvisie Groningen Bereikbaar). Om in de toekomst de doorstroming voor al het verkeer te garanderen, moet het HOV in één keer het plein kruisen en niet in twee keer, zoals in de huidige situatie.

### Vrijliggende busbaan

De vrijliggende busbaan is nodig om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen en de functie HOV mogelijk te maken (HOV visie). Ook de huidige busbaan is vrijliggend. Als deze in plannen komt te vervallen, dan moet het alternatief ook vrij liggend zijn om onevenredig nadeel in het functioneren en de exploitatie te voorkomen.

### Maximaal één keer bajonetbeweging HOV-as

Voor het HOV is een gestrekte ligging een belangrijke voorwaarde, vooral als er een alternatief voor de huidige busbaan naar voren komt. Het streven is immers om met het ontwerp de rijtijden niet te verslechteren ten opzicht van de huidige situatie.

### Een kwalitatief goede ruimtelijke inpassing van de nieuwe infrastructuur in het gebied

Met het verbeteren van de bereikbaarheid alleen heeft een oplossing wat uw college betreft nog te weinig kwaliteit. Wij willen ook aandacht besteden aan het handhaven en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit daar waar nieuwe infrastructuur wordt ingepast. De studie van LOLA biedt hiervoor goede bouwstenen.

### Relatie met parkeren

De parkeerdruk in de Professorenbuurt en in de Oosterparkwijk wordt momenteel als hoog ervaren. De bewoners organisaties hebben aangegeven dat het voorzien in de lokale parkeerbehoefte in de wijken, wat hun betreft een belangrijk uitgangspunt is voor het verdere vervolg. Wij zullen daarom in de uitwerking aan dit aspect uitdrukkelijk aandacht besteden.

Momenteel wordt met bewoners gewerkt aan de uitwerking van plannen op de parkeerdruk op korte termijn te verminderen. Deze plannen hoeven niet te wachten op de uitkomsten van de uitwerking van de verkeersontsluiting. Deze trajecten kennen een ander tijdspad.

### Gemengd gebruik huidige busbaanbrug

Dit uitgangspunt behoeft een nadere toelichting. In de analyses is aanvankelijk uitgegaan van een vervanging van deze brug door een nieuwe multimodale brug. Aanleiding daarvoor was de opwaardering door het Rijk van de vaarweg Lemmer-Delfzijl naar Vaarklasse Va. De meeste bruggen zijn of moeten daarom vervangen worden vanwege de langere en hogere schepen. Zo ook de Gerrit Krolbrug, de Noordzeebrug en de Paddepoelsterbrug in de stad. De huidige busbaanbrug is echter een gemeentelijke brug. Het rijk heeft deze brug niet als knelpunt aangemerkt en wordt dus niet vervangen.

Dit heeft geleid tot een heroverweging van de uitvoering van de autoverbinding. De inpassing van de autoroute in de bestaande stedelijke omgeving brengt alleen al hoge kosten met zich mee. Daarom heeft in eerste instantie het medegebruik van de huidige busbaanbrug voor autoverkeer, de voorkeur. We houden in de plannen wel rekening met een nieuwe oeververbinding in de toekomst.

Deze optie wordt meegenomen in de variantenstudie en mondt uit in een ruimtereservering binnen de ontwikkellocaties op de kop van het Oosterhamrikzone.

De mogelijkheid tot gemengd gebruik is in opdracht van de provincie onderzocht. Volgens de inschatting van de Provincie en RWS gaat de brug 1-5 keer per etmaal open om de doorvaart van hogere schepen in de nieuwe Vaarklasse Va mogelijk te maken. Een brugopening duurt 8 minuten. Uit de studie komt naar voren, dat zonder brugopeningen, het medegebruik door ander verkeer een beperkt effect heeft op de rijtijd voor de bus.

Ook is het effect van brugopeningen onderzocht. Ongeacht het medegebruik door auto's ondervindt in ieder geval het HOV hiervan hinder. Het onderzoek richtte zich voor het medegebruik van de auto op de spitsperiode. In die situatie ontstaan lange wachtrijen.

Naar onze verwachting is dit vraagstuk - wat betreft het medegebruik - op te lossen c.q. tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Allereerst door bij het ontwerp van de verkeersruimte ervoor zorgen, dat de bussen vooraan staan in de wachtrij. Dat kan door aan beide zijden van de brug met verkeersregelininstallaties het autoverkeer te regelen en ervoor te zorgen dat er voldoende opstelruimte is om terugslag op andere wegen te voorkomen. De komst van hogere schepen is al ver van te voren bekend. Met een adequaat verkeersmanagementsysteem kan het wegverkeer van te voren gewaarschuwd worden en verwezen worden naar een alternatieve route.

In het kader van de Blauwe Golf (programma Beter Benutten, ministerie I&M) wordt dit opgepakt, zodat een procedure voor waarschuwing en omleidingsroutes voor het autoverkeer tijdens brugopeningen opgesteld wordt. In het gesprek met RWS in het kader van de Blauwe Golf willen we ook aankaarten of opening van de brug tijdens de spits te voorkomen is.

Wij zullen dit vraagstuk in overleg met de Provincie in de toekomst nader uitwerken.

## **Verkeerskundige varianten**

De verkeerskundige en ruimtelijke analyse heeft geleid tot een drietal kansrijke varianten.

### **1. Bundeling**

Bij de bundelingsvariant gaan stadsdeelontsluiting en HOV over de Oosterhamrikkade noordzijde. Volgens het principe Duurzaam Veilig wordt de infrastructuur gescheiden: vrijliggende fietspaden, een vrijliggende busbaan en het autoverkeer apart. Bij de kruispunten moet rekening worden gehouden met opstelruimte voor het autoverkeer, die plaatselijk het profiel opdikken.

### **2. Splitsing**

Bij de splitsingsvariant gaat de stadsdeelontsluitingsroute over de Oosterhamrikkade noordzijde en het HOV door de Vinkenstraat. Ook hier zijn in het kader van Duurzaam Veilig vrijliggende fietsvoorzieningen noodzakelijk. In de Vinkenstraat is de busbaan vrijliggend met een naastliggende ventweg (erftoegangsweg) met eenrichtingsverkeer voor de auto.

### **3. Circuit**

Bij de circuitvariant kan de busbaan op de huidige plek blijven liggen en wordt de stadsdeelontsluitingsroute gesplitst: stad in via Oosterhamrikkade noordzijde en stad uit via de T.à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. Ook hier zijn vrijliggende fietsvoorzieningen noodzakelijk.

### **Korreweg**

In de analyse is ook onderzocht of de Korreweg als stadsdeelontsluiting kan functioneren of onderdeel kan zijn van een circuit als invalsroute en de Oosterhamrikkade noordzijde als uitvalsroute. Deze opties zijn vervallen om de volgende redenen:

De stadsdeelontsluitingsroute is vooral belangrijk in de ochtend- en avondspits als het stedelijk verkeersnetwerk zwaar belast is (en in 2030 overbelast is bij niets doen):

1. In de spitsen moet de route altijd inzetbaar zijn. Dit is met de Gerrit Krolbruggen niet mogelijk vanwege de brugopeningen tijdens de spitsen. Deze nemen nauwelijks af, namelijk van 30 brugopeningen per dag naar 20-25.
2. In de ochtend is het vooral druk stad in en in de avond stad uit. De route wordt dan niet symmetrisch belast, zodat in de ochtend de ene richting druk is en in de avond de andere. Dit kan de Korreweg niet verwerken.

3. De flexibiliteit (robuustheid) van het wegennet wordt slechter door eenrichtingsverkeer: een grotere belasting van de kruispunten en minder keuzemogelijkheden voor in- en uitvalsroutes.
4. De keuze voor de Korreweg als fietsstraat én busroute (lijn 2) die hier loopt zijn slecht te verenigen met die als functie stadsdeelontsluitingsroute.

### **Zuidzijde Oosterhamrikkade**

Ten behoeve de drie varianten is ook onderzocht of de Oosterhamrikkade zuidzijde gebruikt kan worden. Voor alle drie varianten wordt dit afgeraden, vanwege de ruimtelijke inpassing, afwikkelingsproblemen, verkeersveilige inpassingen en rijtijden voor de bus.

### **De kansen voor ruimtelijke inpassing**

De eerste scenario studies door bureau Lola brengen de kansen in beeld voor de verschillende deelgebieden. Bijvoorbeeld de Korreweg als fietsstraat en de noordzijde van het kanaal als stedelijke laan. De zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal ziet het bureau als langgerekte groene oever van het Ebbingekwartier tot aan het Van Starckenborghkanaal met openbare routes en verblijfsplekken aan het water en mogelijkheden voor sport en spel. Samen met belanghebbenden willen we deze scenario's verrijken door hun ideeën en input.

Voor een beschrijving van het pallet aan mogelijkheden dat bij een inpassing van een nieuwe verbinding denkbaar is, verwijzen we korthedshalve naar de rapportage van Lola die als bijlage is toegevoegd. De ruimtelijke verkenning van Lola geeft naar ons inzicht op overtuigende wijze aan dat de nieuwe autoverbinding gepaard kan gaan met het aantrekkelijker maken van het woon- en leefklimaat in de aanliggende wijken. Voorwaarde is dan wel dat er in de openbare ruimte extra geïnvesteerd wordt.

### **Fietsstraat Korreweg**

In de Fietsstrategie 2015-2025 (vastgesteld april 2015) is één van de vijf strategieën ruimte voor de fiets geven op routes naar de binnenstad. Als kompasproject is de Fietsstraat Korreweg benoemd. De Korreweg is één van onze drukste fietsroutes. Op piekmomenten zijn de fietspaden overvol, terwijl de rijbaan voor auto's minder is. Daarom willen we de Korreweg herinrichten om zo het fietscomfort en verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. De startaanvraag (kenmerk 5213220) voor het project is door uw raad in december vastgesteld.

Gezien de grote samenhang van de inrichting van de fietsstraat Korreweg en die van het Oosterhamriktracé zien wij de beide projecten als één integrale opgave. Het voorstel is beide projecten als één integraal project op te pakken. Het onderzoek naar de verschillende varianten voor een fietsstraat en de uitwerking van de varianten wordt meegenomen in de vervolgfase van het Oosterhamriktracé.

In het raadsvoorstel en de projectofferte (kenmerk 5213220) is aangegeven, dat we willen beginnen met het gedeelte van de Korreweg tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Echter de definitieve fasering, willen we graag in samenhang met de uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone vaststellen. Dit achten wij ook zorgvuldig in relatie tot het komende participatietraject. Wij komen dan terug bij uw raad met de resultaten van de planvorming, de fasering en een kredietaanvraag voor uitvoering.

## Kader bij uitwerking van de varianten

De verbeeldingen van het bureau Lola laten vele opties zien voor de inpassing van een autoverbinding met vrijliggende fietspaden. Per variant zijn meerdere invullingen denkbaar, zo blijkt. En er zullen ongetwijfeld nog meer kunnen worden bedacht. Dat is ook de uitnodiging. Maar uiteindelijk zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Daarom willen we vooraf de criteria benoemen aan de hand waarvan wij vanuit het stedelijk belang de uitwerkingen van de varianten richting willen geven en uiteindelijk beoordelen.

Het gaat hier om de volgende criteria:

### 1. Kosten-kwaliteit

De uitwerking van de varianten worden beoordeeld op de verhouding tussen kosten en kwaliteit. Opgemerkt moet worden dat het benodigde budget nog niet is vastgesteld. Zie daarvoor het onderdeel "Financiële consequenties" verderop in dit voorstel.

### 2. Oplossend vermogen

Voor het oplossend vermogen van de varianten zal in het vervolgtraject een programma van eisen worden opgesteld voor de volgende kwantitatieve criteria die met verkeersmodellen kunnen worden getoetst:

- Intensiteiten auto, vrachtauto, HOV en fiets
- Doorstroming auto en HOV, ook in relatie met brugopeningen/ vaarwegintensiteit
- Comfort fiets (helling: % en lengte)
- Aanrijtijden hulpverlening

Van belang is dat de eisen en wensen worden gebaseerd op de netwerkvisie 2030, waaraan de functie en prioritering van de stadsdeelontsluitingsroute (na besluitvorming) moet worden toegevoegd. Op basis van deze aangepaste netwerkvisie dient per variant de verkeerscirculatie te worden bepaald met de daarbij horende ontwerpmaatregelen (stap 6 mobiliteitsladder: reconstructie wegen en kruispunten). Vervolgens dient voor het criterium doorstroming een regelaanpak te worden opgesteld voor de te toetsen varianten. De regelaanpak beschrijft de doorstromingsmaatregelen (stap 5 mobiliteitsladder: benuttingsmaatregelen) die nodig zijn.

Daarnaast zijn voor het oplossend vermogen de volgende kwalitatieve criteria van belang:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Verkeersstructuur
- Faseringsmogelijkheden

### 3. De potentie voor gebiedsontwikkeling

*Aanknopingspunten voor integrale aanpak*

De autoverbinding en de HOV verbinding staan niet op zichzelf maar zijn onderdeel van een compleet pakket ten behoeve van de leefbaarheid en ontwikkeling van de zone. De varianten kunnen hier verschillend op presteren (voorwaardenscheppend zijn)

*Van isolement naar onderdeel van het stedelijk netwerk*

Een belangrijke reden dat de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone zolang op zich heeft laten wachten is het feit dat het voelt als een achterkant van de stad. Daar wordt mee bedoeld dat het gebied niet zichtbaar is doordat het niet goed is verbonden met de rest van de stad. Ook hierop kunnen varianten zich onderscheiden. Naast de verbindingen en het verbeteren van het netwerk gaat het om comfortabele en aantrekkelijke verbindingen op een lager schaalniveau, bijvoorbeeld in de vorm van brede stoepen of verbindingen langs het water.

Loop-/fietsbruggen spelen een rol bij de verbindingen tussen de wijken. maar de kosten van een variant spelen uiteindelijk wel een rol of deze realiseerbaar zijn.. Daarbij geldt echter niet het uitgangspunt dat geldgebrek leidt tot een eenzijdige bezuiniging op de onderdelen die een positief effect hebben op het woon- en leefklimaat, zoals het groen en langzaamverkeerverbindingen.

*Ontwikkelpotentie door transformatie van bedrijvigheid naar gemengd woon-werkgebied*

Betere verbindingen moeten ontwikkelingskansen nog sterker stimuleren. Bijvoorbeeld op de koppelingen van het kanaal en ook aan de Ulgersmaweg. De mate waarop een variant hieraan bijdraagt kan verschillen.

Voor het wonen moet een goed milieu worden gecreëerd. Voor de nieuwe stadsdeelontsluiting geldt een snelheid van 50 km/u. Om sluijverkeer te voorkomen gaan we werken met verkeersplannen.

Er moet een reële buffer (afstand) komen tussen de woningen en het verkeer. Hoe groot die buffer is wordt nader onderzocht. Echter, dit betekent niet dat de variant 'bundeling' op voorhand verval. Woongenot en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke criteria.

Geluidshinder dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Hier hebben we hoge verwachtingen van door de toepassing van stil asfalt, lagere snelheden en minder autoverkeer op de Korreweg en in de woonstraten. Wettelijk gelden hierbij strenge regels waar wij ons uiteraard aan houden. Zo nodig worden daarvoor maatregelen aan de gevels getroffen.

#### *Kwaliteit van water en oevers benutten en groen toevoegen*

Water in de stad is een grote kwaliteit. Het biedt kansen voor ecologie, recreatie, toevoegen van groen en kwaliteit van de leefomgeving. De kades van het Oosterhamrikkanaal zijn nu grotendeels onaantrekkelijk en ontoegankelijk. De herontwikkeling van de zone zet volop in op het vergroten van de leefbaarheid en de kwaliteit van het water in de stad. En op die potentie willen we de varianten ook beoordelen. Bij de herinrichting van de Oosterhamrikkade ZZ nemen we het bestemmingsplan Waterrand als uitgangspunt. We staan open voor alternatieven die ook voldoen aan de gestelde kwaliteiten (relatie wijk-water etc.). Dit zullen we in de uitwerking bespreken met de woonboot bewoners. Indien verplaatsing van een of meerdere woonboten nodig is, zal in eerste instantie bekeken worden of in de kanaalzone een vervangende plek is. Zo niet, dan wordt er in goed overleg met de bewoners een alternatieve oplossing gezocht. Het Oosterhamrikkanaal blijft toegankelijk voor schepen om in- en uit te varen ondermeer in verband met periodiek onderhoud op een werf.

#### *Parkeerfaciliteiten*

De parkeerdruk is hoog in grote delen van het gebied. We beoordelen de varianten dan ook in de mate waarin het verlies aan parkeerplaatsen kan worden voorkomen. Bij verlies van parkeerplaatsen is compensatie het uitgangspunt voor de uitwerking. Bij de tariefstelling voor het parkeren op straat gelden uiteraard straattarieven. Als er vraag is naar een hogere kwaliteit (parkeergebouw/-garage) heeft dat gevolgen voor de tarieven.