

## REACTIE OP HET CONCEPT MOBILITEITSPLAN BEWONERSORGANISATIE DE HUNZE / VAN STARKENBORGH

In de mobiliteitsvisie zet de gemeente sterk in op een verschuiving van het autogebruik naar het fietsgebruik. Ook de voetganger krijgt meer aandacht in het verkeersconcept. Wij onderschrijven dat dit voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad een goede zaak is. Ook uit een oogpunt van duurzaamheid zijn de keuzes die in de visie worden gemaakt op hoofdlijnen toe te juichen. Dat geldt eveneens voor het aspect veiligheid.

Er worden echter ook ontwikkelingen geschetst die vragen oproepen of open laten. Op zich niet verwonderlijk, er is sprake van een visie en die moet nu eenmaal in de praktijk uit worden gewerkt. Op onderdelen wordt ook al uitzicht geboden op uitwerkingsplannen. Toch is er met name op dat vlak ruimte voor zorgen. Die betreffen verschillende aspecten, maar een belangrijke focus ligt er voor ons op de ontwikkelingen rond de Gerrit Krolbrug, niet alleen voor nu (de planvorming), maar ook voor de toekomst, als de voor onze wijken zeer belangrijke brug zijn beslag heeft gekregen. Die focus wordt versterkt doordat de brug niet alleen voor onze wijken van belang is maar als levensader voor de hele stad een groter belang kent.

De Mobiliteitsvisie staat daarmee niet los van de keuzes die gemaakt worden voor de brug. In tegenstelling tot wat daarover hier en daar wordt gesteld, moet **de besluitvorming over de visie en de besluitvorming over de GKB op elkaar afgestemd** worden. Daarvoor is er nu ook tijd.

### De Korreweg, een verlengde fietsstraat

In de annex 'Concept Doorwaadbare stad' staat dat de Gerrit Krolbrug onderdeel is van de fietsstraat. *"De uitgangspunten voor het wegprofiel op de brug zijn daarmee gelijk aan de uitgangspunten voor de rest van fietsstraat Korreweg."*, lezen we. Wij gaan er daarom vanuit, gelet ook op het streven dat eerder is verwoord voor het gemeentelijk fietsbeleid, dat de Gerrit Krolbrug een fietsvriendelijke en veilige doorgang wordt. De auto is met andere woorden ook op de GKB te gast. De GKB verlengt de fietsstraat Korreweg tot op de Ulgersmaweg en wordt zo een cruciaal onderdeel van de fietsroute.

Er is dan voor een lange, belangrijke fietsverbinding sprake van gemengd verkeer. Om met die doorlopende fietsstraat, doorgetrokken tot de Hunzeboord, in te kunnen stemmen is een **veilige ontmenging van het auto- en fietsverkeer op de Korreweg en op en rond de GKB en Ulgersmaweg een harde voorwaarde**. Aan die veilige ontmenging schort het nog. Voor de kop van de Korreweg (de stadskant) wordt in de visie een transitie van 50 naar 30 km en een aanpassing van het busverkeer voorzien, maar daar houdt de uitwerking van de menging (en in omgekeerde richting de ontmenging) vooralsnog mee op. Voor het deel na de GKB (de Ulgersmaweg) is in het geheel nog geen uitwerking van de menging en ontmenging voorzien.

Het is echter van belang om de tracépunten waarop de menging begint en eindigt veilig in te richten. Voor de fietser én de voetganger. Een nadere uitwerking is nodig en daarvoor is de **inzet van verkeerskundige expertise** vereist. Het gaat dan om de vraag: hoe en waar ontmengen we het gemengde verkeer op een veilige manier? **De gemeente dient daarvoor de opdracht te verstrekken**. Als de vereiste veilige verkeerskundige oplossing niet wordt gerealiseerd, houden wij nadrukkelijk de optie open dat een brug met gescheiden auto- en fietsverkeer ingepland wordt.

Op het onderhavige traject is er ook **speciale aandacht nodig voor de rol van vrachtverkeer**. Aan de deelname daarvan, op de Korreweg en ook op de brug, moeten duidelijk grenzen worden gesteld: geen doorgaand vrachtverkeer maar alleen bestemmingsverkeer en alleen tot een beperkt tonnage. Ook hier is voor de uitwerking nadere inzet van verkeerskundigen nodig.

## **Een veilige Gerrit Krolbrug, van belang voor de hele stad**

De prioritering, de veiligheid en het comfort van het gebruik van de fiets staat in onze gemeente voorop. Daarvan getuigen zowel het Uitvoeringsplan Fiets als de Mobiliteitsvisie. Ook voor de voetganger wordt ruimte opgeëist. Een veilige fysieke inrichting van de fietsverbindingen is een uitgangspunt dat in de plannen tot in detail leidt tot aandacht voor het ontwerp en de inbedding van de fietspaden. Terecht.

Eén van de daarbij genoemde kenmerken voor de fietsverbindingen in de stad is dat steile hellingen worden voorkomen. Een fietsverbinding moet voor jong en oud en jong (fietsende kinderen) veilig en comfortabel zijn. En moet ook bij hinderlijke weersituaties zoals storm, ijzel, sneeuw en bladval gebruikt kunnen worden. De minder mobiele inwoner van de stad vraagt meer nog dan de gemiddelde fietser dat obstakels worden vermeden, een reden waarom de 'oude' brug door hen veel werd gebruikt. In de wijken De Hunze en Van Starckenborgh speelt dat in de toekomst meer en meer, gezien de vergrijzing van de populatie. Naast deze twee wijken gebruiken ook scholieren elders uit de stad, fietsers uit Beijum en uit het noordoostelijk deel van het ommeland de brug, alsook fietsers van en naar het sportcentrum Kardinge.

We hebben het dus niet over zo maar een brug, maar om een belangrijke ader. De fietsroute waar de brug deel van uit maakt is de één na grootste fietsverbinding in onze stad. De brug zelf is daarvan een cruciaal onderdeel: in afwachting van de te voorspellen groei maken daar nu al dagelijks 15.000 fietsers gebruik van. Daarmee zou **een hoge brug een forse inbreuk maken op het voorgenomen mobiliteitsplan** als geheel. Het belang van de brug ontstijgt de aangelegen wijken: het gaat om een stedelijk belang. De plannen van Rijkswaterstaat voor een hoge Gerrit Krolbrug zijn fundamenteel strijdig met de voor zo'n verbinding genoemde uitgangspunten.

**Het opheffen van strijdigheid met de uitgangspunten voor fietsmobiliteit, comfort en veiligheid moet bij de verdere besluitvorming over de brug, als onderdeel van één van de belangrijkste fietsroutes van onze stad, een doorslaggevende rol spelen.**

De hoogtes van de brug zoals voorzien in de varianten van Rijkswaterstaat vormen in de stedelijke omgeving waarin de Gerrit Krolbrug is gelegen niet alleen een probleem voor het fiets- en voetgangersverkeer. Ze vormen ook een onaanvaardbare **aantasting van de leefomgeving**. Dat wordt versterkt als de door Rijkswaterstaat gewenste, flink ruimte innemende bochtverandering, onvermijdelijk zou zijn.

**De GKB is een binnenstedelijke brug en als zodanig uniek op het traject.** Zonder het scheepvaartverkeer onnodig te belemmeren moet respect voor de specifieke aard en ligging van dit deel van de vaarroute leidend zijn.

Uitgangspunt voor het verdere bestuurlijke afwegingstraject moet daarom zijn dat er **zwaarwegende redenen zijn om van de Richtlijnen Vaarwegen af te wijken** en een Gerrit Krolbrug te bouwen die veilig is, de leefomgeving niet fundamenteel aantast en bijdraagt aan stimulering van het fietsgebruik en ook de voetganger faciliteert, overeenkomstig de in de Mobiliteitsvisie gekozen benadering. Zeker met de nog steeds verder toenemende techniek op het gebied van nautische veiligheid kan dat ter plaatse zonder dat dit voor het hele hoofdvaarttraject Delfzijl – Lemmer leidt tot een substantiële belemmering voor de beroepsvaart en de recreatievaart.

## **Bereikbaarheid wijken en straten**

De wijziging van de verkeersstatus van de Korreweg, de GKB en (deels) de Ulgersmaweg zal verkeerseffecten hebben voor de aangrenzende wijken. Ook de ontwikkelingen Oosterhamrikzone en de komst van een nieuwe brug ter vervanging van de huidige busbaanbrug zullen effecten hebben. Dat is zeker het geval als uiteindelijk (overeenkomstig het gestelde in het addendum Oosterhamrikzone) de hele Korrewegwijk, inclusief kennelijk de Korrezoom/Antillenstraat en de omgeving van de Lefierflat, voor autoverkeer ontsloten wordt vanaf de Ringweg, via de nieuwe multimodale brug in het verlengde van de Vinkenstraat en vanaf de Bedumerweg. Dat geldt ook voor de gevolgen van de keuze voor een inprikker naar de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt. De keuzes voor de GKB en de Oosterhamrikzone hebben ook gevolgen voor de bereikbaarheid van de Stamstraat, de Antillenstraat en West-Indische kade.

Met behulp van verkeerskundige expertise moet uitgewerkt worden hoe deze en meer benodigde aansluitingen vorm moeten krijgen, met de vraag of en waar daarbij gebiedsontsluitingswegen c.q. verbindingswegen een rol moeten spelen en de vraag of rotondes zijn voorzien en in te passen en zo ja, wat daarvan dan de consequenties zijn voor de gebiedsinrichting en de infrastructuur. Een precies plaatje daarvan ontbreekt nog.

### **Wij verwachten dat de effecten nader verkend en geanalyseerd worden en betrokken worden bij de verdere uitwerking voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van onze wijken.**

Wij hebben kennis genomen van de ideeënrijkdom bij de bewonersorganisaties Oosterhamrik en Professorenbuurt. Wij gaan ervanuit dat die ideeën bij de uitwerking zo mogelijk worden betrokken.

## **Ontwikkeling van verscheiden vormen van openbaar vervoer**

Een verminderd gebruik van de auto betekent, zekere in op termijn vergrijzende wijken als de onze, dat er meer behoefte is aan openbaar vervoer. Daarbij zou niet alleen gedacht moeten worden aan de ruimte vragende inzet van bussen maar ook aan **alternatieve vormen van openbaar c.q. collectief vervoer**. Dat vervoer moet ook bereikbaar zijn voor wie minder goed ter been is en het moet voldoende frequent beschikbaar zijn. Een goede aansluiting op doorgaande lijnen is eveneens een vereiste. In onze wijken is dat geen eenvoudige opgave, maar dat onderstreept het belang.

Gedacht kan worden aan de inzet van deeltaxi's, gebruik van kleinere bussen in hogere frequenties naar de P&R-knooppunten, fietstaxi's, gesubsidieerd transport voor invaliden en minder validen en het opzetten van een boodschappendienst vanuit de stad naar de wijken.

## **Parkeerdruk**

De ontwikkelingen zoals geschetst in de Mobiliteitsvisie zullen ook gevolgen hebben voor de parkeerdruk. Er zullen overdag meer in de wijk achterblijvende auto's zijn. Het wordt er dan niet makkelijker op om het aantal geparkeerde voertuigen te beheersen, laat staan in de openbare ruimte terug te dringen. Dat knelt temeer in de vaak smalle woonstraten in de beide wijken.

Omdat het in De Hunze en Van Starckenborgh om auto's van wijkbewoners gaat (afgezien van een enkel tijdelijk aanwezig bezorgbusje), is betaald parkeren geen optie. Ook het hier en daar geldende voorschrift om op eigen terrein te beschikken over een parkeerplaats biedt onvoldoende soelaas. Nu per huishouden vaker een tweede of soms ook een derde auto in bezit is, vraagt de snel toegenomen parkeerproblematiek wel om een oplossing. Ook voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Bij de oplossingen kunnen ons inziens ook bewoners worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid als buurtgenoot. De overheid kan de beschikbaarheid en het gebruik van deelauto's stimuleren, maar van bewoners mag dan ook gevraagd worden om het eigen autobezit te matigen en in het geval er toch meer auto's per huishouden in bezit (moeten) zijn te accepteren dat niet elke auto 'voor de deur' kan worden geparkeerd.

Wellicht dat het inrichten van enkele bereikbare en **veilige gezamenlijke parkeerspots** kan helpen (zo nodig gecontroleerd met camera's). De bereidheid om daar gebruik van te maken, kan worden gestimuleerd door **met betrokken bewoners gezamenlijk keuzes te maken**.

In dit kader zouden ook de mogelijkheden voor het parkeren van deel-scooters moeten worden bezien. Bedacht moet worden dat deze elektrische scooters mogelijk niet enkel gebruikt worden ter vervanging van het autogebruik, maar in elk geval voor een deel ook ter vervanging van of naast het fietsgebruik. Een groot effect op het bezit van auto's valt wellicht niet te verwachten. Het toenemende gebruik van dergelijke vervoermiddelen mag hoe dan ook niet ten koste gaan van de (in de smalle straten soms al beperkte) ruimte voor voetpaden, trottoirs en spelende kinderen.

### **Verkeersveiligheid in de wijken**

Dat de wijken De Hunze en Van Starckenborgh in de terminologie van de Mobiliteitsvisie relatief veel smalle woonstraten kennen en slechts een enkele buurtstraat vraagt ook uit een oogpunt van verkeersveiligheid aandacht. Rijdend op buurtstraten zal men mogelijk standaard voorrang op verkeer vanuit woonstraten krijgen. Als dat op een eenduidige manier wordt geregeld en in overeenstemming met de verkeersbeleving kan dat als een voordeel worden gezien. Anderzijds heeft een eerdere ervaring in onze wijken geleerd dat die voorrang ook benut wordt om op te hoge, beter gezegd nog hogere snelheid door de straat te rijden. Dat vraagt om verkeerskundig maatwerk.

Meer in het algemeen geldt dat de keuzes die in de visie worden gemaakt ongetwijfeld ook tot vormen van niet gewenst verkeersgedrag leiden waardoor, naast snelheidsovertredingen, ook bijvoorbeeld sluipverkeer, fout parkeren en illegaal gebruik van busluizen toeneemt. Juist in een autoluwe omgeving, waarin bewoners daarop minder verdacht zijn, kunnen die onvoorziene gevolgen hebben. **'Binnenwijkse' verkeersveiligheid is in de visie nog een onderbelicht onderwerp.**

### **Toekomstige ontwikkelingen**

De uitwerkingen op grond van de Mobiliteitsvisie zijn bedoeld om toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit te ondervangen. Dat de visie een perspectief van tientallen jaren beslaat is daarvoor goed, maar houdt tegelijkertijd een risico in. **Mobiliteit is geen zelfstandige entiteit.** In een wereld die verandert is het een sturende maar vooral ook een afhankelijke factor. De middelen waarmee we mobiel zijn veranderen: aard, omvang en impact van bijvoorbeeld de komst van e-vervoer is nu nauwelijks nog te overzien.

Dat vraagt om een voortdurende, systematische en (naar de inwoners van de stad) transparante **monitoring**, zodat tijdige bijstellingen, aanscherpingen en zo nodig koerswijzigingen mogelijk zijn. Daarbij zijn ook bevolkingsprognoses van belang. Eerder wezen wij al op de te verwachten vergrijzing in onze wijken. Daarnaast verandert de samenstelling van de huishoudens. Hetzelfde geldt voor de aard van onze (economische) activiteit, zoals we nu zien bij het thuiswerken.

De basis voor deze monitoring is een door de gemeente uit te voeren duidelijke en goed communiceerbare nulmeting, gericht op alle prestatie indicatoren van de mobiliteitsvisie, waarvoor heldere middellange en lange termijn doelstellingen worden gedefinieerd.

Zoals bij elk beleid zal ook de visie tot onvoorziene en onbedoelde effecten leiden. Dat vraagt samen met de ongewisheid van toekomstige ontwikkelingen om **'een verkenning van het onbekende'**: Tijdige herkenning maakt adequaat anticiperen mogelijk. We stellen daarom voor om een panel van bewoners, deskundigen en bestuurders te belasten met de opdracht tot meedenken, doordenken en zelfs tegendenken: een structureel inspraaktraject gericht op het leefbaar en bereikbaar houden van onze stad.

### **Vervolg**

Wij zien een vervolg van de visievorming graag tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid over de uitwerking van de visie, zeker van specifieke onderdelen daarvan, mee te denken.

Het bestuur van de Bewonersorganisatie De Hunze / Van Starckenborgh

Groningen, 1 juni 2021