



Bewonersorganisatie
De Hunze / Van Starckenborgh



KORREWEGWIJK



LEWENBORG

WOU
Wijkraad
Oosterhoogebrug
Ulgersmaborg

BRIEF AAN GEMEENTEBESTUUR GRONINGEN EN RIJKSWATERSTAAT

FYSIEKE MAATREGELEN NADER BESCHOUWD: VERWACHTE PROBLEMEN BENOEMD

Groningers in Stad en Ommeland hebben kennis kunnen nemen van het zogeheten Minder Hinder Plan van Rijkswaterstaat en de gemeente Groningen. Het gaat feitelijk om 11 fysieke maatregelen voor de omleidingsroutes die nodig zijn als er tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug geen tijdelijke brug zou zijn. Sommige maatregelen zijn ook los daarvan te verwelkomen, maar als geheel kennen ze grote tekortkomingen. De komst van een **tijdelijke brug** is en blijft **onvermijdelijk**.

Voor de achterban van de Werkgroep Toegankelijk Groningen geldt zelfs dat het Minder Hinder plan geen *enkele* oplossing biedt. Het bezorgt deze doelgroep beslist niet minder maar heel veel meer hinder, met omrijroutes die veel te lang en letterlijk niet begaanbaar zijn. Hellingen zijn welhaast helse uitdagingen en elke extra oversteek is, zelfs met behulp van zebra's, een probleem voor slechtzienden en blinden. Het gaat om meer dan enig ongemak en het treft niet alleen mensen die slecht ter been zijn en mensen met een handicap, onder wie gebruikers van scootmobielen, driewiel fietsen, rolstoelen en handbikes maar ook omrijders met bakfietsen en kinderwagens.

Alleen daarom al zijn de omwegen onaanvaardbaar, hoezeer ze ook in woord en beeld verkocht worden als oplossingen. Door omwegen omleidingsroutes te noemen, veranderen ze niet van aard. En campagnes met folders en fraaie plaatjes helpen niet om het maatschappelijk isolement te voorkomen dat voor veel mensen in meer of mindere mate dreigt.

De voornemens zijn grotendeels gebaseerd op het (inmiddels gedateerde) rapport Roelofs. De verwijzingen van RWS en gemeente naar de schouw en de scan die toen, maar ook recent, hebben plaatsgevonden, suggereren voortdurende betrokkenheid van bewoners, bedrijven, scholen, verenigingen en instellingen. Daar valt veel op af te dingen. Schouw en scan kunnen ook niet verhelen dat het alles bij elkaar om weinig volledige en systematische verkenningen gaat. Knelpunten en belangrijke details zijn buiten beschouwing gebleven. De gevolgen daarvan voor het gebruik en de veiligheid van de routes en voor de leefbaarheid van de omgeving zijn groot.

Daarom schetsen we - hoezeer we ook van mening zijn dat de omleidingsroutes voor veel mensen geen of onvoldoende soelaas bieden - toch onderstaand de problemen die wij voorzien in de praktijk waarin straks duizenden dagelijks gebruik maken van de omleidingen. Daarmee nemen we onze verantwoordelijkheid. We gaan er vanuit dat ook de gemeente en RWS tijdig, dat wil zeggen vooraf, de door ons benoemde problemen aanpakken en dus ook hun verantwoordelijkheid nemen. Monitoring achteraf is bij voorziene problemen geen goed recept.

Hoewel we dus bereid zijn over de omleidingen mee te denken, gaan we er nog altijd vanuit dat een tijdelijke brug onvermijdelijk is. Minder hinder plannen kunnen daar niet voor in de plaats komen.

Over kosten gesproken: gebrekkige oplossingen kunnen ons duur komen te staan.

DE MAATREGELEN STUK VOOR STUK BEKEKEN

1. Bedumerweg – Molukkenstraat / Noordzeebrug

Dit is een druk en gevaarlijk punt. Meer maatregelen dan hier voorzien zijn hier noodzakelijk. Het voorgestelde is met de huidige verkeersdrukte een verbetering, maar met de verwachte verkeersdrukte zijn de maatregelen niet afdoende. Verschillende problemen kunnen andere versterken. Zo moet gevreesd worden dat wachtende fietsers, die voorrang moeten verlenen aan het andere verkeer, bij drukte voor onoverzichtelijke en zelfs gevaarlijke situaties kunnen zorgen.

Een probleem is ook te voorzien bij de trap waarmee fietsers de Noordzeebrug op kunnen. Op drukke momenten in de ochtend stellen fietsers vanuit de richting Selwerd zich op het trottoir op. Dat zorgt nu al voor drukte en als de verkeersdrukte toeneemt ontstaan er naar verwachting serieuze problemen. Fietsers moeten zich dan bij een vol trottoir opstellen op het fietspad bij de tunnel.

Voetgangers met wandelwagen zullen voor de Noordzeebrug om moeten lopen via het fietspad omdat men er niet bij omhoog of naar beneden kan met de trap en bovenop de brug loopt het wandelpad met een trap omhoog. Dat wandelpad wordt periodiek versmald door snelgroeïende bramenstruiken. Bij dit verhoogde voetgangerspad kan ook een hangplek ontstaan.

2 (en 3). Boterdiepbrug

In een bericht naar gemeente en RWS heeft de BHS, de bewonersorganisatie van De Hunze Van Starkenborgh, een achttal knelpunten beschreven die ontstaan door het gebruik van de Noordzeebrug als omleidingsroute. Ze zijn hier op een enkel punt wat verduidelijkt en aangevuld.

Naast deze punten – zie hierna – zijn nog twee knelpunten naar boven gekomen. Het ene is dat er geen goede overgang is voor voetgangers ten westen op de Boterdiepbrug richting Noordzeebrug. Het voetpad, in de bocht richting Winsum, is slecht onderhouden en loopt bij regen onder water en is dan dus onbegaanbaar. Het andere punt betreft de stoplichten voor voetgangers: die zijn te krap afgesteld. Langer groen voor voetgangers is net zo vereist als voor fietsers.

De Algemene Bewonersvergadering vraagt specifiek aandacht voor de bussluis: kan verwijderen helpen?

1. De opstelstrook voor het stoplicht op het fietspad vanuit de richting Bedum is meer dan "qua breedte beperkt". Hij is beslist te smal als er straks veel meer fietsers richting de Noordzeebrug zullen gaan. De opstelstrook biedt dan evenmin ruimte voor fietsers die van de Boterdiepbrug rechts af slaan (vanuit De Hunze en Van Starkenborgh richting Bedum). Dat geldt ook voor de fietsers die van de Noordzeebrug komend schuin linksaf willen (richting De Hunze Van Starkenborgh). Met stoplichten is dat niet meer veilig en werkbaar te managen. De situatie zal tot onbegrip leiden en geregeld ook tot agressie en mogelijk ook tot aanrijdingen. Daar speelt in mee dat sommige fietsers niet willen wachten en met de komst van steeds meer snelle fietssoorten kan er strijd ontstaan.

2. Fietsers die vanaf de opstelstrook voor het stoplicht uit de richting Bedum links af de Boterdiepbrug op willen, zorgen voor een ander probleem. Een deel zal keurig naar de afslagstrook aan de overkant fietsen maar het is dagelijkse praktijk dat velen de korte bocht naar links nemen en dus aan de linker kant de brug over gaan, sommigen gaan daarbij - geen uitzondering! - over de stoep. Deze problemen worden verergerd tijdens de fietsspitsuren (wanneer er veel scholieren passeren). Van belang is dat er dan vanaf De Hunze Van Starkenborgh over de Boterdiepbrug ook fietsers komen. Nu al leidt dat soms tot incidenten.

3. Dat veel fietsers tegelijk het kruispunt schuin moeten oversteken, in beide richtingen, is eveneens nu al een probleem. Het is een nogal improvisatorisch aandoende oversteek die straks niet meer voldoet. En het pad tussen Noordzeebrug en Boterdiepbrug is met veel, elkaar tegenkomend verkeer, te smal.

4. Uiteraard blijft het snelverkeer ook het kruispunt gebruiken. Dat versterkt de onveilige situatie. Een extra complicerende factor daarbij is dat de garage voor ambulances praktisch om de hoek ligt. Onvoorziene situaties waarin voorrang moet worden gegeven, zorgen voor stress bij de verkeersdeelnemers en als dat er op de vierkante meter veel zijn, kan dat gevaar opleveren. Ook complicerend is het sluipverkeer dat de wijk De Hunze via de busluis in en uit gaat.

5. Complicerend is ook dat de brug zelf, zeker in de zomermaanden, geregeld open is (met opstelproblemen aan alle kanten).

6. Ook de bussen van en naar het kruispunt dragen bij aan de krapte en langere wachttijden op en rond het kruispunt. In combinatie met het openstaan van de brug is het probleem nog groter. Het is niet duidelijk waar auto's zich moeten opstellen voor de verkeerslichten en bij het openen van de brug. Wat de bussen betreft: de dienstregeling van de bussen 10, 63 en 65 voorziet naar verwachting straks niet in de toegenomen vervoersbehoefte. In dat verband moet ook bezien worden wat omleiding van de bus uit Uithuizen kan doen.

7. Dan zijn er nog de files. Met name voordat de werkdag begint, komen er heel veel auto's uit de wijk (en dat verkeer gaat 's avonds, iets gespreider, terug). Dat wordt met de geschetste opstelproblemen een extra probleem.

8. Ook het verkeer richting het Witte Lam, de bedrijven Pop Dijkemaweg en met name het verkeer van en naar Hornbach zorgt, net als verkeer vanuit de richting Zuidwolde, voor filevorming, nu al.

Al met al ontstaat er naar verwachting een stevige meervoudige bottleneck bij de brug. Nadere maatregelen, meer dan een kleurtje op het fietspad en verlengde groentijd, zijn beslist nodig.

4. Pop Dijkemaweg – Heerdenpad

Het maken van een bredere middengeleider is noodzakelijk. De voorgestelde bypass kan de situatie wellicht nog wat verder verbeteren, mogelijk ook zonder voorafgaand bomenonderzoek (tijdens een verkenning werd gesuggereerd dat misschien het snoeien van de bosschage volstaat).

Een vraag die onbeantwoord blijft is wat de ontsluiting betekent voor wandelaars. De stoep eindigt op de kruising Heerdenpad - Berlageweg. Als wandelaar moet je dan over het fietspad oversteken naar de andere kant van de weg waar het voetpad verder doorloopt. Twee verkeersmomenten kort op elkaar voor wandelaars. Dat vraagt om een verdere aanpassing.

5. Pop Dijkemaweg – Kardingeweg

Ook hier zijn de te nemen maatregelen een verbetering en zelfs noodzakelijk (drempels en bredere middengeleider, snoeien bosschage). Maar nadrukkelijk rijst de vraag of het bij grotere verkeersdrukke voldoende zal zijn.

Niet belicht is dat komend vanuit het deel Pop Dijkemaweg 106- 100 de weg minder dan 3 meter breed is. Alle soorten van verkeersdeelnemers gaan over dit pad. Het is immers een openbare weg. Een verkeersonveilige situatie die verbetering behoeft. Wellicht dat het helpt om fietsers uit Beijum niet over het Meedenpadviaduct te leiden maar over het viaduct naast de busbaan bij Kardingeweg.

Komende van de Kardingeweg is het de vraag hoe je de Pop Dijkemaweg op komt met een auto, bus of vrachtauto als er fietsers voor het stoplicht staan te wachten samen met wandelaars en voertuigen, zoals een bus of tractor.

Er is geen apart verkeerslicht voor wandelaars en geen stoep en duidelijke oversteek. Dat moet worden aangepast.

De kruising Ulgersmaweg - Kardingeweg is niet meegenomen. Deze route kan deels het verkeer op de Pop Dijkemaweg ontlasten. Daarnaast is het voor fietsers en wandelaars de route om naar de bedrijven aan de Ulgersmaweg te komen. Het wandelpad en fietspad lopen beide parallel langs de busbaan. De kruising heeft voor voetgangers richting de Gerrit Krolbrug een zebrapad. Om je weg richting de Pop Dijkemaweg te vervolgen, ligt er een wandelpad dat veel obstakels kent en op sommige plekken te smal is.

Onderzocht zou moeten worden of fietsers vanaf Beijum deels over de Bovenstreek geleid kunnen worden. Met name in de wintermaanden en in de nacht kan dat veiliger voelen, omdat er op dit bedrijventerrein woonhuizen staan. Gebruikers moeten dan wel de busbaan over bij Dijkmansport, daar zou een versmalling helpen. De andere oversteekjes over de Kardingeweg en busbaan en het pad in het verlengde ervan zijn daarentegen erg smal en dat betekent dat het pad, tot aan de Melissaeweg, juist verbreed zou moeten worden. In het algemeen geldt: hoe meer parallelle routes er zijn voor gebruikers, hoe beter, want daardoor worden de routes minder druk, dus minder verkeersgevaarlijk. Remmende maatregelen maken daarnaast ook de volgende kruising Pop Dijkemaweg - Kardingeweg wat veiliger, doordat ze de snelheid matigen van het verkeer dat van de ringweg komt.

6. Pop Dijkemaweg – Stratinghpad

Dit is nu al een onoverzichtelijk punt. Dat maakt maatregelen noodzakelijk. Maar of de voorgestelde voldoende zijn is de vraag. Zo ligt de focus op de fietser maar niet op de wandelaar en is er weinig aandacht voor het afslaande verkeer. De stoep van het Stratinghpad is smal en moeilijk begaanbaar met een kinderwagen door de bestaande straatverlichting.

Waar in het rapport Roelofs werd gesuggereerd dat er via de omleidingsroute bij de Noordzeebrug weinig ongevallen gebeuren, is dat in elk geval anders rondom het Stratinghpad en de Pop Dijkemaweg. Onduidelijk is hoe de vele ongevallen in een nieuwe situatie voorkomen kunnen worden. Het Roelofs-advies ter zake is niet overgenomen; gekozen wordt voor een oplossing waarbij met name rekening gehouden lijkt te worden met de doorfietsroute Groningen – Ten Boer. Wat dat betekent voor het afslaande verkeer van en naar de Pop Dijkemaweg is niet duidelijk. Daarnaast moet afgewacht worden of de snelheid voldoende verminderd wordt met een drempel en een 30 km zone.

7. Stamstraat – Heerdenpad / 8. Florakade – Oostersluis / 9. Oliemuldersbrug / 10. Wandelpad naast fietspad Oosterhamriklaan / 11. Markering fietspalen

Voor elk van deze vijf maatregelen geldt dat ze ook nu zinvol zijn. In aanvulling op maatregel 10: opvallend is dat het bij alle maatregelen, voor beide omleidingsroutes, ook de eerder genoemde, vaak ontbreekt aan aandacht voor wandelaars en visueel gehandicapten. Waar die routes er wel zijn, zien we te vaak en bij herhaling losliggende en scheefliggende tegels.

Serius aandachtspunt zijn ook de drukke oversteekplaatsen zonder zebrapaden.

Sociale veiligheid

De voornemens om de sociale veiligheid te vergroten, kunnen op dit moment nog niet beoordeeld worden. Vooruitlopend daarop: met name in de donkere uren gaat het om voldoende zicht en heldere niet verblindende verlichting (bij voorkeur van de zijkanten schijnend), een veilig gevoel en beleving ervan. Extra handhavers op straat en monitoring van de routes zijn enkele concretisering die we verwachten. Ook oog voor grote verkeersdrukte is daarbij nodig, in verband met het ontstaan van irritatie en agressie. Cruciaal is het gebied tussen Kardinge en de omleidingsroutes, evenals de routes langs bedrijventerreinen en wijken waarvoor nu geen veilig alternatief bestaat.

Relatie met verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid (meer mensen zullen de auto nemen) en sociale veiligheid gaan hand in hand. Na (bijna) ongevallen volgen soms scheldpartijen of erger. Hoe drukker het wordt op de omrijroutes, des te meer problemen met gedrag als belangrijke oorzaak van onveiligheid, een oorzaak die niet alleen feitelijk belangrijk is (verkeersveiligheid) maar ook voor de beleving (sociale veiligheid).