

Afwaarderen Gerrit Krolbrug

6 november 2018

Twee jaar geleden (juni 2016) is het voorkeursalternatief voor de Gerrit Krolbrug vastgesteld. Op de brug een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en een ongelijkvloerse kruising van fietsers en auto aan de Ulgersmaweg kant vanwege de verkeersveiligheid. De planuitwerking is in 2018 gestart. De brug moet eind 2021 vervangen zijn. Er is nu echter een veranderd perspectief als gevolg van:

1. Het rijk heeft in het kader van BO MIRT aangegeven de drie Groningse bruggen (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug) over het Van Starckenborghkanaal integraal als een pakket te willen onderzoeken. Ze hebben aangegeven ook de busbaanbrug in eigen beheer te willen hebben. Deze brug is van de gemeente en eerder nog geen van het programma vaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit is een grote kans voor de stad om deze brug mede op kosten van het Rijk te vervangen voor een multimodale brug. Dit betekent geen toekomstige vertraging voor het openbaar vervoer als gevolg van brugopeningen. En brengt tevens de nieuwe autoverbinding, die nodig is voor de stedelijke bereikbaarheid, dichterbij. Er is 45 miljoen beschikbaar voor de drie bruggen.
2. Het gekozen voorkeursalternatief van de Gerrit Krolbrug is niet maakbaar binnen de gestelde kaders voor de planuitwerking. De verkeersruimte krupper is niet acceptabel, maar omdat het al een compromis was. Verbreden van de brug betekent een zware constructie dat negatieve gevolgen heeft voor kosten en ruimtelijke inpassing.
3. In juni 2018 is de fietsstraat als voorkeursalternatief voor de Korreweg gekozen. Maar er wordt nog een expertmeeting gehouden over de fietsstraat.

Om deze reden is nu het voorstel de Gerrit Krolbrug af te waarderen tot een brug met een erftoegangsweg (30 km/u), eventueel in de vorm van een fietsstraat. Hierdoor is een smallere brug nodig, waarmee en meer geld over blijft voor de andere bruggen.

Een erftoegangsweg-brug past naadloos in het toekomstige eindbeeld van de gekozen voorkeursalternatieven voor AOHZ (juni 2018). De fietsstraat in de Korreweg kan doorlopen op de brug en het autoverkeer heeft een alternatief via de nieuwe autoverbinding over de nieuwe multimodale brug in het verlengde van de Vinkenstraat. Een erftoegangsweg-brug past beter in dit eind plaatje van het gekozen voorkeursalternatief in juni 2016.

Echter er is nog geen definitief besluit voor fietsstraat en autoverbinding. Het DO wordt hiervoor het komende jaar gemaakt en wordt in 2020 vastgesteld. Onderdeel van de BO MIRT afspraken is een planstudie naar een nieuwe multimodale brug, die in 2019 start. Maar we moeten nu wel besluiten over het afwaarderen van de Gerrit Krolbrug om de vervanging in eind 2021 te halen.

Er zijn de komende jaren een aantal scenario's denkbaar. Van deze scenario's wordt onderstaand aangegeven of er een acceptabele situatie ontstaat en wat mogelijke consequenties zijn.

De belangrijkste factor hierbij is de verkeersveiligheid. De conflicten van fietsverkeer met autoverkeer en de hoeveelheid autoverkeer zijn hier bepalend in. Conflicten ontstaan op punten waar verkeer elkaar kruist en waar verkeer mengt en ontmengt (bijvoorbeeld van vrijliggende fietspaden naar een gemengd profiel).

In de huidige situatie wordt er veel verkeersonveiligheid ervaren bij het mengen en ontmengen aan de kant van de Korreweg en het conflict tussen rechtdoorgaande fietsers en afslaand autoverkeer bij de Ulgersmaweg.

Een inrichting van de Korreweg als fietsstraat is bepalend voor de toekomstige verkeersveiligheid bij de brug. Een fietsstraat met erftoegangsweg-brug maakt dat er geen menging of ontmenging is. Daarnaast is een fietsstraat bepalend voor de hoeveelheid verkeer op de Korreweg. Door een fietsstraat over langere lengte, hele Korreweg, neemt het autoverkeer sterk af op de Korreweg.

Conclusie: een fietsstraat Korreweg en erftoegangsweg-brug is altijd positief voor de verkeersveiligheid (ongeacht nieuwe autoverbinding in Oosterhamrikzone).

Doorstroming en betrouwbaarheid voor het autoverkeer speelt hierin geen rol, omdat de vele brugopeningen hierin bepalend zijn en is dus altijd slecht.

Scenario tijdelijke situatie

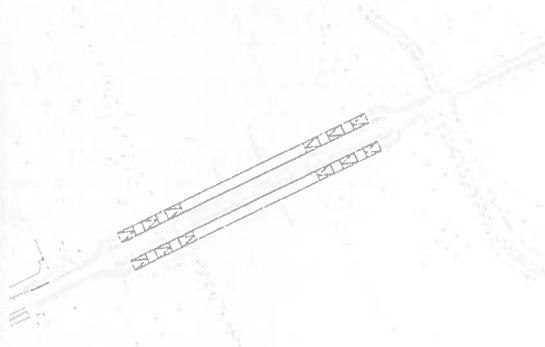
de Gerrit Krolbrug is vervangen en de fietsstraat en autoverbinding zijn nog niet gerealiseerd.

Met een nieuwe erftoegangsweg-brug verbetert de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie:

- Het mengen en ontmengen wordt verplaatst naar het kruispunt Oosterhamriklaan in de vorm van een rotonde.
- De Ulgersmaweg wordt verder van de brug (door de helling) en haaks aangesloten (in de huidige situatie schuin) en het 30 km/u profiel wordt nog stukje doorgetrokken op de Ulgersmaweg.



Aansluiting brug op Korreweg nu en met rotonde bij Oosterhamriklaan



Aansluiting Ulgersmaweg nu en met een nieuwe erftoegangsweg-brug

De bereikbaarheid is nog steeds gegarandeerd en de Korreweg kan functioneren zoals deze nu ook functioneert. Door het kleine stukje 30 km/u neemt de aantrekkelijkheid van de route niet af en de hoeveelheid autoverkeer zal naar verwachting niet afnemen.

Conclusie: Deze tijdelijke situatie is beter dan de huidige situatie en acceptabel.

Scenario tijdelijke situatie wordt permanent (worst case)

geen fietsstraat en geen nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone

De beschreven tijdelijke situatie wordt permanent. Bij het raadsbesluit in juni 2018 is een amendement aangenomen om een expertmeeting te organiseren over een veilige en comfortabele (fiets)inrichting van de Korreweg. Dit kan een ander licht werpen op het gekozen voorkeursalternatief de fietsstraat.

De verkeersveiligheid verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Het verschil met de tijdelijke situatie is dat de hoeveelheid verkeer toe zal nemen. Indien de grotere hoeveelheid verkeer leidt tot

een onveilige situatie moet het autoverkeer mogelijk worden geweerd op de brug. Dit heeft gevolgen hebben voor de circulatie in de wijk en waardoor andere straten in de Korrewegwijk ter ontsluiting van de wijken naar de ring moeten dienen, bijvoorbeeld de Oosterhamriklaan of Molukkenstraat. Hier zijn dan maatregelen nodig om deze wegen ook daadwerkelijk in te richten als gebiedsontsluitingswegen.

Conclusie: dit scenario is mogelijk op termijn niet acceptabel, wat gevolgen heeft voor andere wegen in de Korrewegwijk.

Scenario geen nieuwe autoverbinding in Oosterhamrikzone

Wel fietsstraat en geen autoverbinding

Het wel of niet komen van een autoverbinding is afhankelijk van het definitieve besluit voor een autoverbinding in de Oosterhamrikzone en van de komst van een nieuwe oeververbinding.

In dit scenario wordt het probleem van de stedelijke bereikbaarheid vergroot. De Korreweg kan de rol van stedelijke ontsluitingsweg nooit vervullen vanwege de brugopeningen (ongeveer 12 minuten per uur). Maar door de inrichting van de Korreweg als fietsstraat is deze ook onaantrekkelijk als buurtontsluiting, waardoor het verkeer uit de wijken naar de Petrus Campersingel en Bedumerweg wordt gedrukt. Hierdoor worden de knelpunten op deze wegen vergroot en de stedelijke bereikbaarheid verslechtert. De enige oplossing hiervoor is een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone.

Conclusie: de stedelijke bereikbaarheid wordt niet opgelost door het ontbreken van een autoverbinding en verslechtert door de inrichting van de Korreweg als fietsstraat.