



Verwacht gebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen en Werkmanbrug-Vismarkt

Gemeente Groningen

6 januari 2015
Definitief rapport
BD4904-101-100

Chopinlaan 12

Postbus 8064

9702 KB Groningen

+31 88 348 53 00

info@groningen.royalhaskoning.com

www.royalhaskoningdhv.com

Amersfoort 56515154

Telefoon

E-mail

Internet

KvK

| | |
|------------------------|---|
| Documenttitel | Verwacht gebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen en Werkmanbrug-Vismarkt |
| Verkorte documenttitel | Fietstunnel Hoofdstation Groningen |
| Status | Definitief rapport |
| Datum | 6 januari 2015 |
| Projectnaam | Fietstunnel Hoofdstation Groningen |
| Projectnummer | BD4904-101-100 |
| Opdrachtgever | Gemeente Groningen |
| Referentie | BD4904_INFRA_TRNL_R001_F1.0 |

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| Auteur(s) | Ing. R. (Rifai) Sahebali |
| Collegiale toets en vrijgegeven | Ing. G. (Gilbert) Mulder |
| Datum/paraaf | |

INHOUDSOPGAVE

| | Blz. |
|---|------|
| 1 EEN FIETSTUNNEL ONDER HET HOOFDSTATION | 1 |
| 1.1 Aanpak stationsgebied | 1 |
| 1.2 Te onderzoeken effect fietstunnel station | 1 |
| 1.3 Leeswijzer | 2 |
| 2 FIETSGEBRUIK IN DE HUIDIGE SITUATIE | 3 |
| 3 ONTWIKKELINGEN EN FIETSGEBRUIK IN DE EINDSITUATIE | 5 |
| 3.1 Beschrijving ontwikkelingen | 5 |
| 3.2 Fietsgebruik in de toekomstige situatie | 6 |
| 4 EFFECTEN | 8 |
| 4.1 Fietsgebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen | 8 |
| 4.2 Fietsintensiteiten routes stadswijken - Centrum | 12 |
| 4.3 Oplossingsrichtingen Werkmanbrug - Vismarkt | 13 |
| 5 ADVIES FIETSTUNNEL HOOFDSTATION | 16 |

1 EEN FIETSTUNNEL ONDER HET HOOFDSTATION

1.1 Aanpak stationsgebied

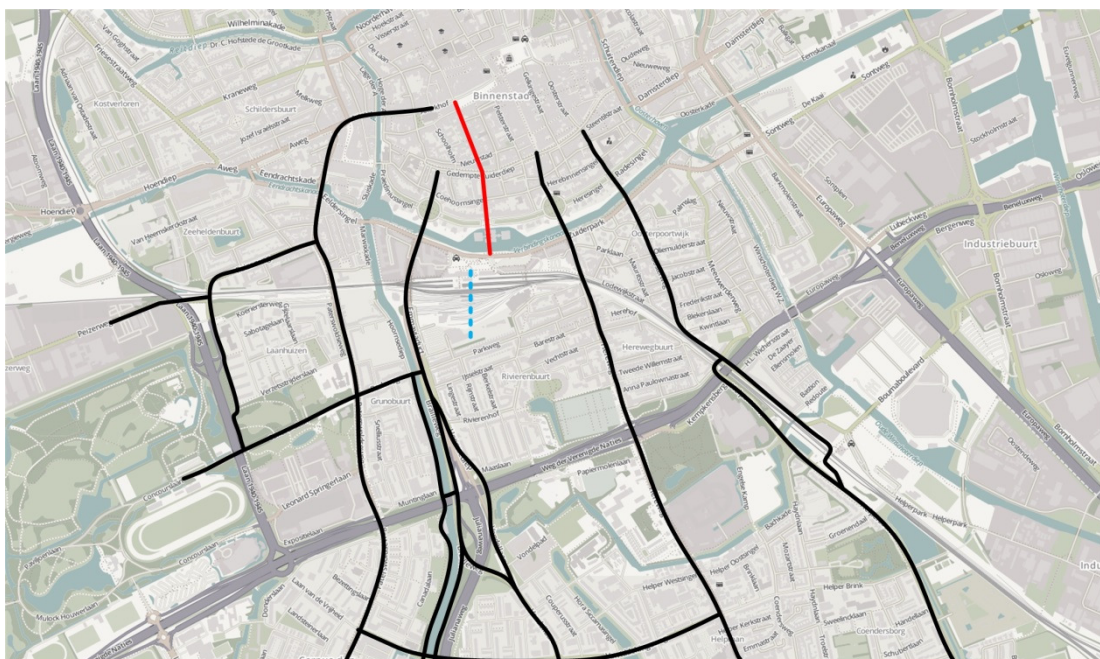
Het stationsgebied Groningen staat aan de vooravond van een grootschalige aanpak. Een enorme verbetering voor de reiziger van en naar Groningen en een kwaliteitsimpuls voor het hele gebied. Een onderdeel van de aanpak is het realiseren van een verbinding met een fietstunnel onder het station (zie afbeelding 1.1, blauwe stippellijn).

De gemeenteraad van Groningen heeft in 2014 het voornemen geuit een fietstunnel aan te leggen. In het besluit is opgenomen dat naar verwachting tussen de 1.200 à 1.400 doorgaande fietsers, per dag door de tunnel zullen gaan fietsen. Nader onderzoek is gevraagd om dit getal te onderbouwen en in te gaan op het aantal fietsers op de binnenstadroute, Werkmanbrug - Ubbo Emmiusstraat - Folkingestraat – Vismarkt (route Werkmanbrug – Vismarkt).

Naast de wijzigingen in het stationsgebied veranderen met de Aanpak Ring Zuid ook de fietsroutes vanuit het zuiden en zuidwesten naar het Centrum. Deze routes zijn onderdeel van het onderzoek.

1.2 Te onderzoeken effect fietstunnel station

De vraag is hoeveel doorgaande fietsers gebruik gaan maken van de tunnel en hoeveel fietsers gebruik blijven maken van de omliggende routes vanuit het zuiden en zuidwesten naar het Centrum (zie afbeelding 1.1, zwarte lijnen). En in het verlengde van deze discussie, of het gebruik van de nieuwe fietstunnel een rol speelt in het gebruik van de route Werkmanbrug – Vismarkt (zie afbeelding 1.1, rode lijn) voor doorgaande fietsers. Op deze binnenstadroute is een aandachtspunt de grote hoeveelheid fietsers en voetgangers op de Folkingestraat.



Afbeelding 1.1: Fietsroutes Groningen zuid/zuidwesten – Centrum (zwarte lijnen), situering fietstunnel Hoofdstation (blauwe stippellijn) en route Werkmanbrug – Vismarkt (rode lijn)

Daarmee is de doelstelling van het onderzoek voor de toekomstige situatie, antwoord te geven op de vragen:

- Wat is het verwachte gebruik van de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation van Groningen?
- Wat zijn de verwachte fietsintensiteiten op het Herewegviaduct, het Emmaviaduct en de route Werkmanbrug – Vismarkt?
- Welke oplossingsrichtingen zijn er om de route Werkmanbrug – Vismarkt, indien nodig te ontlasten?

1.3 Leeswijzer

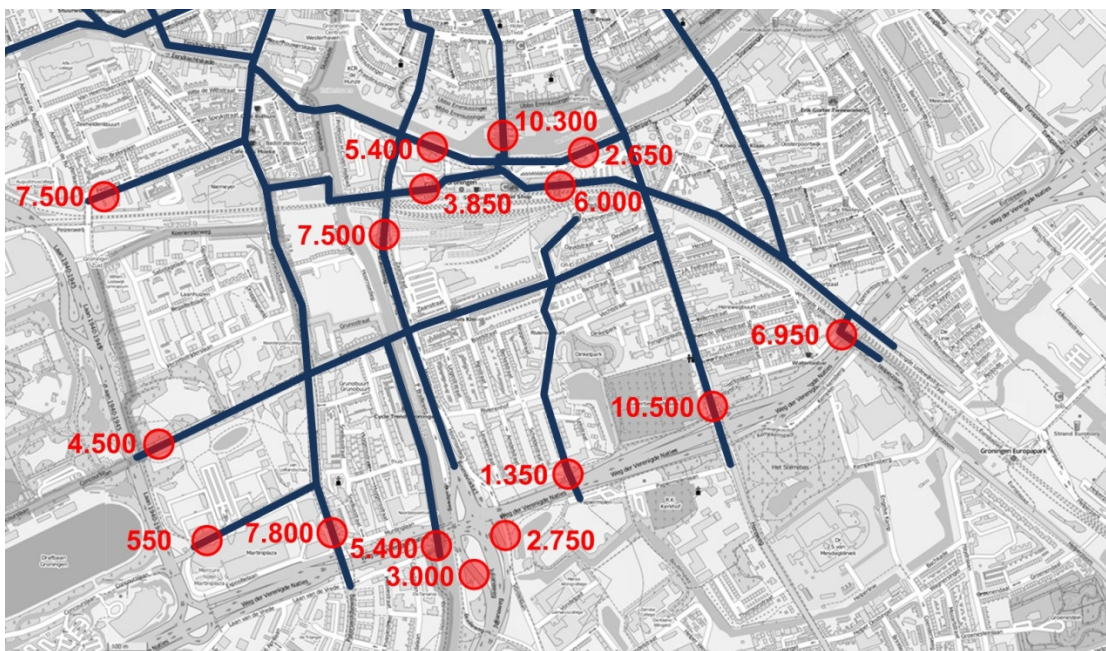
In hoofdstuk 2 is het fietsgebruik in de huidige situatie besproken. In hoofdstuk 3 zijn de relevante ontwikkelingen en het fietsgebruik in de eindsituatie besproken. In hoofdstuk 4 zijn de effecten van de tunnel beschreven en hoe de route Werkmanbrug-Vismarkt ontlast kan worden. Tot slot is in hoofdstuk 5 het advies naar aanleiding van het onderzoek weergegeven.

2 FIETSGEBRUIK IN DE HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk is gekeken naar het fietsgebruik in de huidige situatie van het stationsgebied en de relaties vanuit het gebied Paterswoldseweg/Concourslaan, naar het Centrum/UMCG en vanuit Groningen-Zuid (Hereweg) naar het Centrum/UMCG.

De gemeente Groningen voert jaarlijks fietstellingen uit op een aantal doorgaande fietsroutes. In 2013 heeft de gemeente een enquête uitgevoerd in het stationsgebied en heeft de gemeente een aantal aanvullende fietstellingen uitgevoerd, in de directe omgeving van het station. De gegevens uit deze tellingen zijn voor het studiegebied weergegeven in afbeelding 2.1. De fietsintensiteiten zijn weergegeven voor de doorsnede van een wegvak (beide richtingen). Van een enkele locatie zijn de intensiteiten per richting aangeleverd en blijkt dat de fietsrichtingen in noordelijke- en zuidelijke richting niet gelijk zijn verdeeld. Fietsers gebruiken vaak verschillende routes voor de heen- en terugroute. Dit komt overeen met bevindingen vanuit de praktijk.

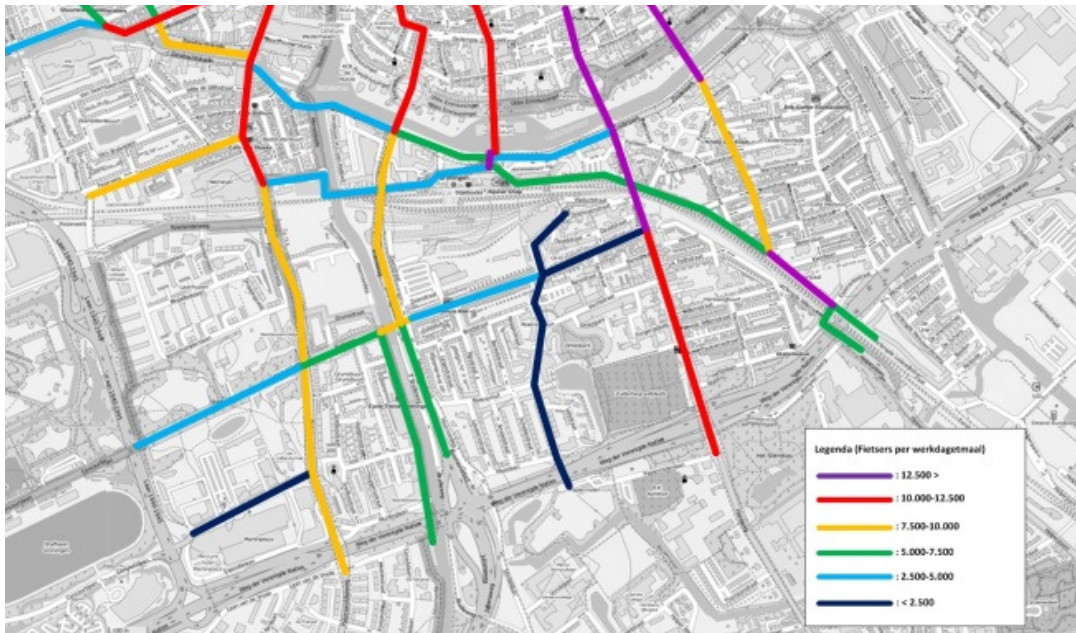
De aangeleverde tellingen zijn vertaald naar het gebruik van de belangrijkste en drukste routes, binnen het fietsnetwerk van het studiegebied. In afbeelding 2.1 is het fietsnetwerk en zijn de fietstellingen weergegeven. Hierdoor is zicht ontstaan op het gebruik van het Herewegviaduct, het Emmaviaduct en de route Werkmanbrug – Vismarkt.



Afbeelding 2.1: Fietsnetwerk in het studiegebied en fietstellingen 2013

De toedeling van het fietsverkeer is in afbeelding 2.2 gevisualiseerd. In stappen van 2.500 fietsers per etmaal is de drukte van de route aangegeven. Iedere toename van 2.500 fietsers geeft een andere kleur.

Het fietsroutenetwerk is in werkelijkheid nog fijnmaziger dan in de afbeeldingen 2.1 en 2.2 is weergegeven. Fietsers hebben in werkelijkheid meer keuzes om de binnenstad te bereiken, omdat er nog meer dwars- en parallelverbindingen zijn tussen de afgebeelde routes. Deze verbindingen hebben een lagere orde en zijn minder druk, daarom zijn deze niet gevisualiseerd.



Afbeelding 2.2: Fietstoedeling intensiteiten 2013

Uit de tellingen en toedeling voor de huidige situatie (2013) zijn de volgende constatering af te leiden:

- Van de zuidelijke toegangswegen tot het Centrum (Paterswoldseweg, Emmaviaduct, Herewegviaduct en de Verlengde Lodewijkstraat/Helperzoom) is het Herewegviaduct met meer dan 12.500 fietsers per etmaal, de drukste aanvoer route richting het Centrum;
- Het Stationsplein/Stadbalkon is de spin in het web voor de fietsroutes aan de noordkant van het Hoofdstation. Het Stationsplein/Stadbalkon is met meer dan 12.500 fietsers per etmaal een druk punt;
- De diagonale route Helperzoom/Verlengde Lodewijkstraat - Werkmanbrug/Stationsweg-west langs het station, is veel drukker dan de diagonale route professor Van Hallpad - Werkmanbrug/Stationsweg-oost;
- De tunnel bij de Papiermolenlaan is geen drukke fietsroute.

3 ONTWIKKELINGEN EN FIETSGEBRUIK IN DE EINDSITUATIE

In dit hoofdstuk is gekeken naar het fietsgebruik in de toekomstige situatie van het stationsgebied en de relaties vanuit het gebied Paterswoldseweg/Concourslaan naar het Centrum/UMCG en vanuit Groningen-Zuid (Hereweg) naar het Centrum/UMCG. Omschreven zijn de ontwikkelingen in het studiegebied en de effecten op het fietsgebruik in de toekomstige situatie.

3.1 Beschrijving ontwikkelingen

Tussen de huidige situatie (2013) en het toekomstig eindbeeld vinden een aantal ontwikkelingen plaats, die grofweg in de categorieën autonome en netwerkontwikkelingen zijn op te delen.

Autonome ontwikkelingen

- Het planjaar: In de berekeningen en aannames wordt uitgegaan van een toekomstige situatie waarin Ring Zuid volledig is aangepast.
- De groei van het fietsverkeer is 2,0 % per jaar op basis van de trend over de laatste 15 jaar.

Netwerkontwikkelingen

De relevante netwerkontwikkelingen voor deze studie zijn onder te verdelen naar het stationsgebied en de Aanpak Ring Zuid.

Stationsgebied

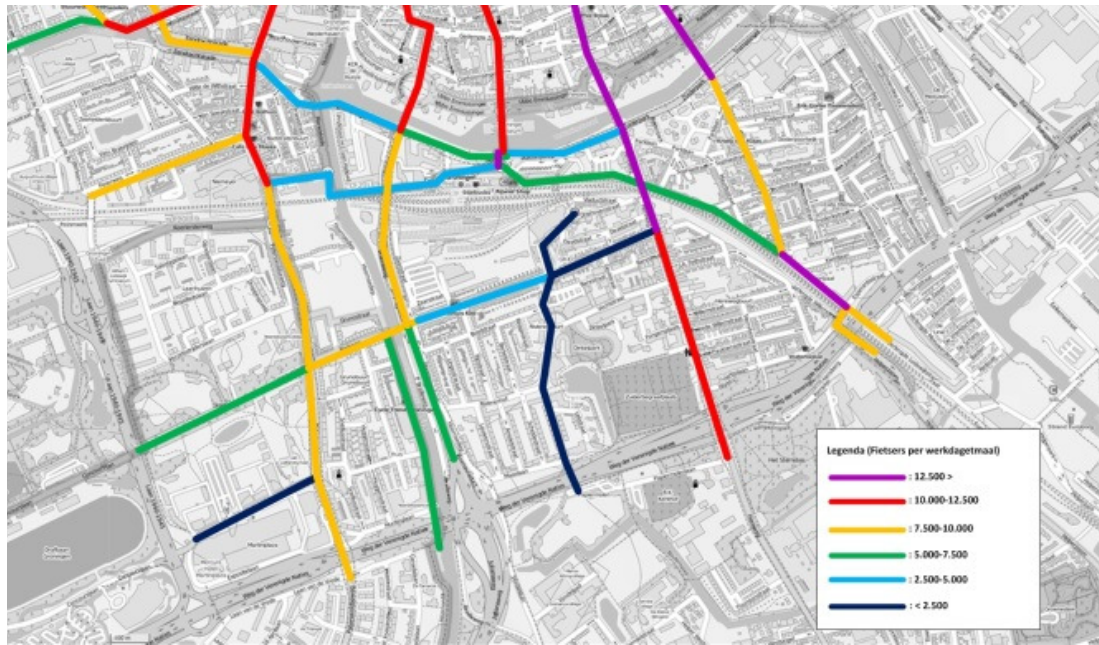
- Stallingsopgave Hoofdstation: 15.000 plaatsen in 2020 (en 17.500 plaatsen in 2030). De zuidkant zal een aanzienlijk deel hiervan gaan faciliteren, maar het zwaartepunt ligt aan de noordkant;
- De oversteekvoorziening (VRI) voor langzaamverkeer tussen het Stationsplein/Stadbalkon en de Werkmanbrug blijft. Afhankelijk van de keuze verplaatsing busstation en een mogelijke afwaardering van de Stationsweg vindt aanpassing van de verkeersregeling plaats;
- Onder het station komen een fietstunnel, een voetgangerstunnel en een bustunnel. De tunnels staan niet in verbinding met elkaar;
- De gebiedsontwikkeling ten zuiden van het Hoofdstation behoeft nog nadere invulling. Uitgangspunt is dat de toekomstige functies aan de zuidzijde van het Hoofdstation extra fietsverkeer aantrekken en gebruik gaan maken van de nieuwe fietstunnel;
- Het busstation aan de noordzijde wordt mogelijk verplaatst naar de achterzijde van het station. Met beide varianten (busstation aan de noord of zuidzijde) is rekening gehouden in dit onderzoek.

Aanpak Ring Zuid (ARZ)

- De Ring Zuid is in toekomstige situatie volledig gerealiseerd;
- De aanleg van een vierde spoor tussen station Europapark en het Hoofdstation, leidt tot het opheffen van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Eén van de optimalisaties is de aanleg van een fietstunnel op deze locatie. Voor dit onderzoek is uitgegaan van het meest ingrijpende scenario, opheffing van de overweg;
- De fietstunnel Papiermolenstraat is vervangen door een alternatieve verbinding voor langzaamverkeer;
- Geen directe aansluiting van de Hereweg op de Ring Zuid.

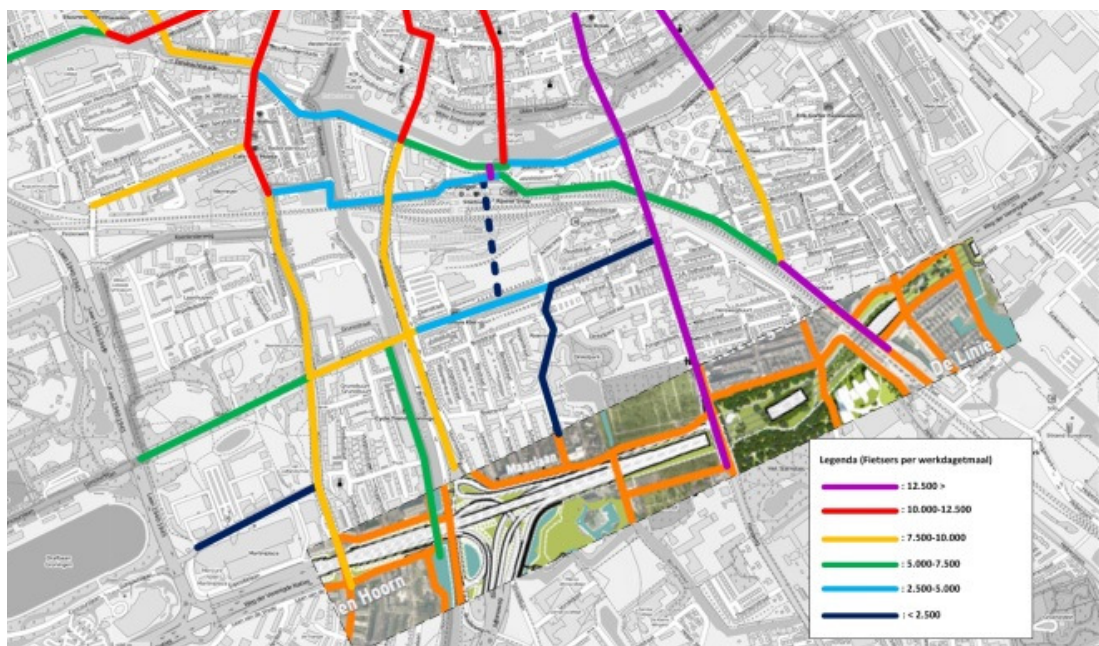
3.2 Fietsgebruik in de toekomstige situatie

De gevolgen voor de fietsintensiteiten door autonome- en netwerkontwikkelingen zijn in afbeeldingen 3.1 en 3.2 gevisualiseerd. De invloeden van uitsluitend de autonome groei zijn ter vergelijking in afbeelding 3.1 inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 3.1: Fietsintensiteiten in de toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen

In afbeelding 3.2 is de fietstunnel met een blauwe stippellijn aangegeven en is het plan opgenomen van de Ring Zuid (de oranjelijnen zijn de fietsroutes gekoppeld aan de Ring Zuid).



Afbeelding 3.2: Fietsintensiteiten in de toekomstige situatie met Fietstunnel en Aanpak Ring Zuid (ARZ)

In de toekomstige situatie met alleen autonome groei is geconstateerd dat het feitelijk drukker is geworden ten opzichte van 2013, maar dit leidt niet tot veranderingen in fietsrelaties en routegebruik. De fietsintensiteit op de meeste wegvakken houden gelijke intensiteitsmarges (de bandbreedtes van kleurgebruik in afbeeldingen 3.1 en 3.2), waardoor deze niet van kleur zijn veranderd, (maar wel drukker zijn geworden). Alleen de wegvakken Concourslaan, Verlengde Lodewijkstraat en Helperzoom zijn van bandbreedte veranderd en aanzienlijk drukker geworden.

De invloeden van de netwerkontwikkelingen boven op de autonome situatie zijn in afbeelding 3.2 inzichtelijk gemaakt. In de toekomstige eindsituatie zijn de volgende constatering te maken:

- De nieuwe fietstunnel onder Hoofdstation Groningen door, is geen belangrijke extra doorgaande verbinding voor fietsers uit het zuiden en westen van Groningen naar het Centrum. Vanuit het zuiden van Groningen blijven de belangrijkste routes via het Emmaviaduct en het Herewegviaduct lopen. In hoofdstuk 4 wordt dit nader toegelicht;
- Voor de Rivierenbuurt biedt de tunnel een extra verbinding en is de tunnel bovenal een kortere route naar het Centrum;
- Voor de stadswijken ten zuiden van Ring Zuid is de fietstunnel geen optie. De belangrijkste aanleiding hier voor is dat de nieuwe verbinding voor langzaamverkeer tussen de Papiermolenlaan en Fongerspad, minder kwaliteit biedt aan fietsers dan nu het geval is. De fietsers gaan daarom ten zuiden van de Ring Zuid omrijden via de Hereweg, of het Emmaviaduct. Dit leidt tot extra fietsverkeer op beide wegvakken;
- De fietsstromen rond het Julianaplein zijn veranderd, maar dat heeft geen invloed op de fietsintensiteit op het Emmaviaduct;
- De opheffing van de spoorwegovergang tussen de Helperzoom en de Esperantostraat, zorgt ervoor dat fietsers op de Helperzoom die naar het naar het Centrum willen, door de tunnel van station Europapark naar de Verlengde Lodewijkstraat moeten fietsen, of via de (Verlengde) Hereweg gaan fietsen. Het laatste leidt tot een lichte toename van het fietsverkeer op de Hereweg;
- Het vervallen van de aansluiting Ring Zuid – Hereweg (op- en afrit 37) leidt tot minder autoverkeer over de Hereweg. Dit maakt de Hereweg aantrekkelijker voor fietsers en dit leidt tot een lichte toename van het fietsverkeer op het Herewegviaduct;
- De fietstunnel is niet, of nauwelijks, een alternatief voor fietsers vanuit zuidwestelijke richting (Concourslaan, Paterswoldseweg-zuid en Parkweg). Zij blijven gebruik maken van de Paterswoldseweg of het Emmaviaduct.

4 EFFECTEN

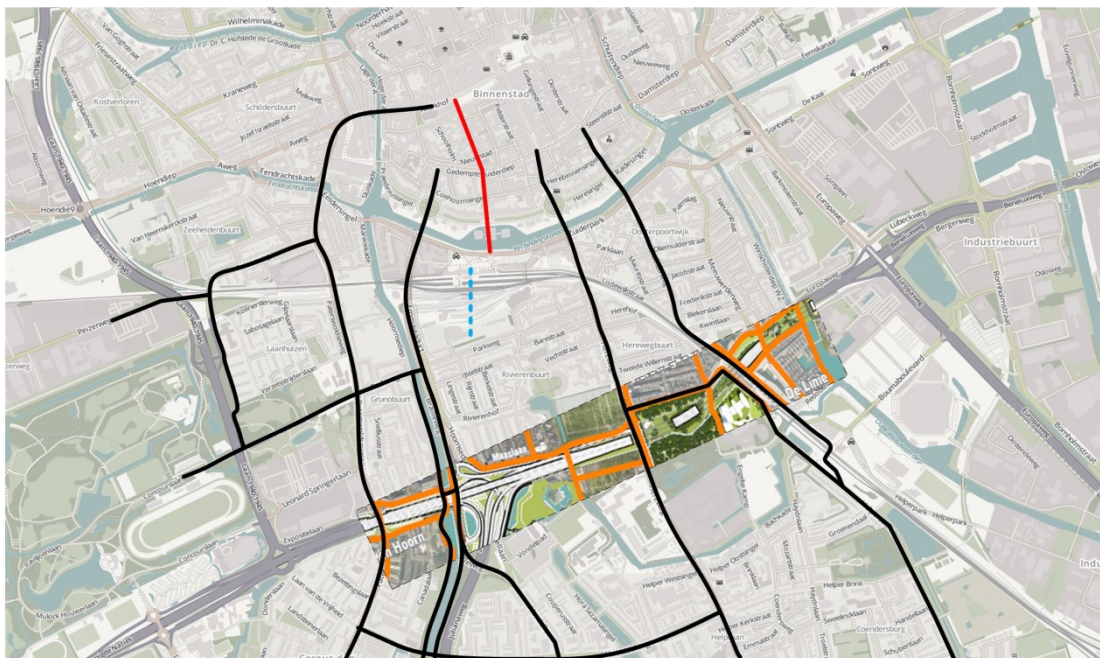
In dit hoofdstuk is het effect aangegeven van de wijziging in fietsintensiteiten op de verschillende routes. Dit betreffen de routes via de nieuwe fietstunnel, het Emmaviaduct, het Herewegviaduct en de route via de Werkmanbrug naar de Vismarkt. In de navolgende paragrafen zijn de in de inleiding gestelde vragen beantwoord.

- Wat is het verwachte gebruik van de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation van Groningen?
- Wat zijn de verwachte fietsintensiteiten op het Herewegviaduct, het Emmaviaduct en de route Werkmanbrug – Vismarkt?
- Welke oplossingsrichtingen zijn er om de route Werkmanbrug – Vismarkt indien nodig te ontlasten?

4.1 Fietsgebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen

Netwerkfunctie van de tunnel

De fietstunnel biedt voor doorgaand fietsverkeer nauwelijks een kortere fietsafstand en het is zeer de vraag of de tunnel bijdraagt aan tijdswinst voor doorgaande fietsers, (zie afbeelding 4.1) en vervult daardoor vrijwel geen netwerkfunctie. De fietstunnel vormt bijna geen logische of vloeiende verbinding voor doorgaande fietsers (zie afbeelding 4.2). Op de relaties tussen het zuiden van de stad en het Centrum blijven de belangrijkste routes via het Emmaviaduct en het Herewegviaduct lopen. Op de relatie tussen het westen (zoals Hoogkerk en P+R Hoogkerk) en het Centrum, is ook de Paterswoldseweg een belangrijke schakel.



Afbeelding 4.1: Toekomstige fietsroutes Groningen-zuid/zuidwesten – Centrum (zwarte lijnen), situering fietstunnel Hoofdstation (blauwe stippellijn) en route Werkmanbrug – Vismarkt (rode lijn)

Rivierenbuurt en zuidelijke stadswijken

De fietstunnel is wel een snelle verbinding voor fietsers uit de Rivierenbuurt, ten zuiden van het hoofdstation, naar het Centrum. Als gevolg van de tunnel ontstaat er een extra ontsluiting van de wijk en bovendien een kortere verbinding naar het noorden en richting het Centrum. Het grootste aandeel van het doorgaande fietsverkeer dat van de fietstunnel gebruik wil maken, zal dan ook uit de Rivierenbuurt komen.

Voor de stadswijken ten zuiden van Ring Zuid is de fietstunnel geen optie. De belangrijkste aanleiding hiervoor is dat de nieuwe verbinding voor langzaam verkeer tussen de Papiermolenlaan en het Fongerspade minder kwaliteit biedt aan fietsers dan nu het geval is. De fietsers gaan daarom ten zuiden van de Ring Zuid omrijden via de Hereweg of het Emmaviaduct.

Ontwikkeling zuidelijk stationsgebied

Betreffende de invulling van het zuidelijke stationsgebied is nog weinig bekend. In de voorspellingen is rekening gehouden met evenementen die grote aantallen fietsers aantrekken. Echter laat het zich nu moeilijk voorspellen om welke aantallen het zal gaan, maar dit soort evenementen trekt fietsers aan, op momenten buiten de gebruikelijke spitsperiodes. Ook is rekening gehouden met de ontwikkeling van kantoorfaciliteiten en dat in de stallingsopgave een substantieel deel van de fietsenstallingen in het zuidelijke stationsgebied wordt gerealiseerd. Voor een groot deel hebben we het dan eigenlijk over bestemmingsverkeer (stallingsverkeer), maar een klein deel kan ook als doorgaand fietsverkeer aangemerkt worden. Verwacht wordt dat de dimensionering van de fietstunnel (een fietspad van 4,0 meter breed), verwachte aantallen fietsers gemakkelijk aan kan.

Routekeuze

Fietsers rijden het liefst lange rechte stukken (geen slingerwegen of zig-zag-bewegingen), zonder daarbij veel of onnodige afslaanbewegingen te moeten maken. In de routekeuze van fietsers worden de keuzes voor afslaanbewegingen gemaakt op basis van welke barrière zij als eerste tegen komen. Met dit in het achterhoofd is het logischer dat de fietstunnel in zuidelijke richting een belangrijkere rol in de routekeuze zal spelen, dan in noordelijke richting. Onderstaand wordt dit kort toegelicht.

Zuid richting Centrum

Van het zuiden van de stad naar het noorden fietsend komen fietsers grofweg drie barrières tegen: de Ring Zuid, de spoorlijn en het Verbindingskanaal. Om de eerste barrière te nemen (Ring Zuid), hierbij komen fietsers automatisch al op de vier belangrijkste zuidelijke toegangswegen tot het Centrum, namelijk de Paterswoldseweg, het Emmaviaduct, het Herewegviaduct en de Helperzoom/ Verlengde Lodewijkstraat/Oosterweg-route. Deze routes kunnen vervolgens continu rechtdoor worden gereden, tot alle drie barrières zijn genomen. In dit beeld zijn de fietstunnel en de route Werkmanbrug-Vismarkt geen logische opties.

Centrum richting zuid

Van het Centrum naar het zuiden is de belangrijkste barrière het passeren van het Verbindingskanaal. In dit perspectief is de route Werkmanbrug – Vismarkt en de fietstunnel richting het zuiden een mogelijke optie. Echter wel een optie op rustige momenten (buiten de winkelopeningstijden), want de drukte in de Folkingestraat werkt als een weerstandsfactor op deze route voor doorgaande fietsers.

Uiteindelijk moeten fietsers toch via de Parkweg naar het Emmaviaduct (of via de Rabenhauptstraat naar de Hereweg), om Ring Zuid te passeren en om bij de zuidelijke stadswijken te komen.

West - Centrum

Op de relatie tussen het westen (zoals Hoogkerk en P+R Hoogkerk) en het Centrum liggen de barrières anders en daarnaast moet de fietser uiteindelijk naar het noorden toe. De belangrijkste barrières op deze relatie zijn Ring West, het spoor, het Noord-Willemskanaal/Emmaviaduct en uiteindelijk de waterlijn Hoendiep – Verbindingskanaal. Dat de fietser op een gegeven moment noordelijk moet fietsen, hangt samen met het nemen van de spoor- en water barrière (waterlijn Hoendiep – Verbindingskanaal), omdat zowel Hoogkerk als de P+R Hoogkerk ten zuiden hiervan liggen.

Tussen het westen (Hoogkerk en P+R Hoogkerk) en het Centrum liggen de belangrijkste hoofdfietsroutes over de Peizerweg, Concourslaan en het Hoendiep. De Peizerweg vormt de meest directe verbinding en het Hoendiep is ten opzichte van de Peizerweg en Concourslaan, een ‘omweg’. De huidige fietstellingen (zie afbeelding 2.1) lijken deze bevinding te bevestigen. De Peizerweg is de drukste route en de Concourslaan en het Hoendiep zijn ongeveer even druk bereden. In het licht van het invloedsgebied van de fietstunnel onder het Hoofdstation door, spelen de routes via de Peizerweg en het Hoendiep nagenoeg geen rol. Dit houdt in dat fietsers die in de huidige situatie gebruikmaken van deze routes de nieuwe fietstunnel niet als een reële optie zullen zien. Maar een belangrijke conclusie die wel uit de keuze van deze drie routes getrokken kan worden, is dat (een merendeel van) de fietsers al vroeg in hun keuzepatroon, de beslissing nemen om een noordelijke route te volgen. In ieder geval nog ruim voor de barrière Ring West.

Concourslaan

Omdat de Concourslaan in het verlengde van de Parkweg ligt, is deze fietsroute beïnvloedbaar door de fietstunnel onder het Hoofdstation. De belangrijkste vraag is op welk moment fietsers naar het noorden gaan fietsen om bij het Centrum te komen. In de huidige situatie hebben fietsers na het passeren van Ring West de keuze uit het verbindingsfietspad parallel aan Ring West, naar de Peizerweg, daarna de Paterswoldseweg, vervolgens het Emmaviaduct en uiteindelijk zelfs het Herewegviaduct nog. Tussen deze laatste twee opties in, komt in de toekomstige situatie de fietstunnel daar nog bij. Fietsers kunnen dan na Ring West dus uit vijf opties kiezen om noordwaarts richting het Centrum te fietsen. Met de wetenschap dat zij mogelijk vrij snel zullen kiezen om richting het noorden te fietsen, komen zij, voordat zij bij de fietstunnel (de vierde optie) komen, al langs drie opties (verbindingsfietspad parallel aan Ring West naar de Peizerweg, de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct). Deze opties hebben ook nog vrijliggende fietsvoorzieningen die fietsers noordwaarts geleiden. Daar komt nog bij dat voornamelijk de Paterswoldseweg, maar ook het Emmaviaduct, grote fietsstromen richting het Centrum faciliteren, waardoor fietsers vanaf de Concourslaan automatisch in deze fietsstromen naar het Centrum worden meegevoerd. Via de Paterswoldseweg hoeft geen hoogteverschil te worden overwonnen en kan op drukke momenten de route Werkmanbrug – Vismarkt worden vermeden. Als laatste speelt nog dat de toekomstige routes van en naar de fietstunnel geen vloeiende rechtstreekse aansluitingen voor deze fietsroute vormen, (zie afbeelding 4.2). Er wordt daarom niet verwacht dat de fietstunnel een sterke aantrekkingskracht heeft op fietsers van en naar de Concourslaan. Deze fietsroute zal voornamelijk door de Paterswoldseweg worden afgewikkeld.

Verwacht gebruik

Het is de verwachting dat de fietsintensiteit door de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation Groningen op 1500 tot 2.500 doorgaande fietsers per etmaal ligt. Op basis van de hiervoor beschreven netwerkfunctie en de routekeuzes, is de verwachting dat dit aantal als volgt is opgebouwd:

- Rivierenbuurt ↔ Centrum: circa 1.000 fietsers.
- Concourslaan/Paterswoldseweg/Emmaviaduct ↔ Centrum: circa 500 fietsers.
- Centrum richting zuid: circa 500 tot 1000 fietsers.

Voor het doorgaande fietsverkeer zit de kracht van de tunnel alleen in het feit dat het hoogteverschil van het Herewegviaduct en het Emmaviaduct, niet hoeft te worden overwonnen.

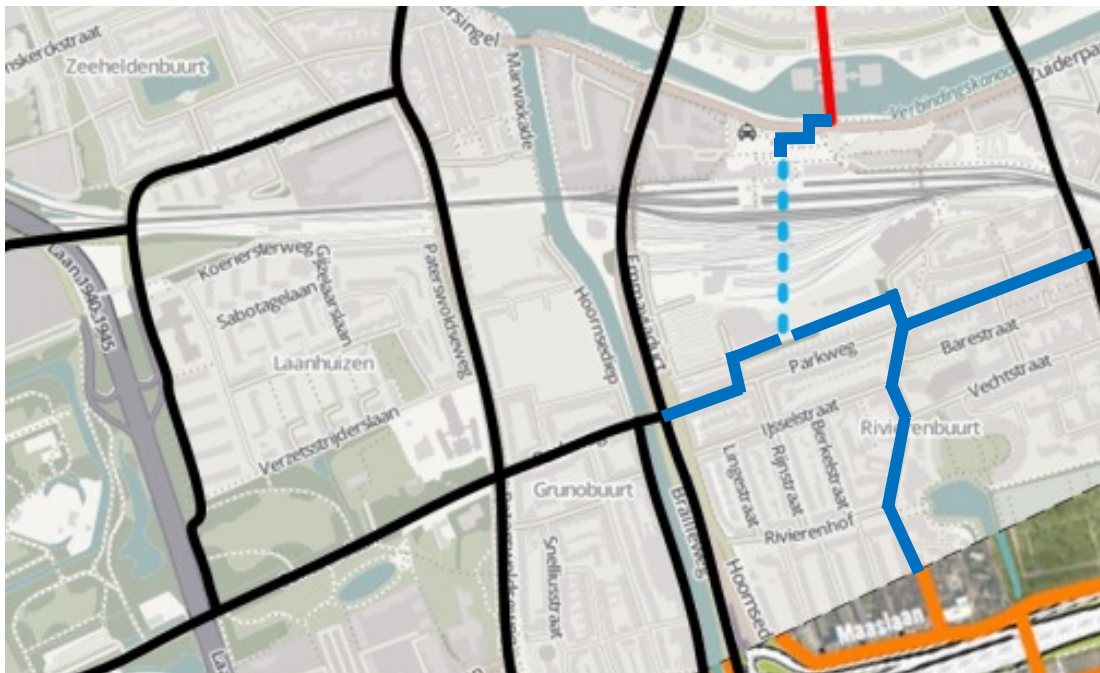
Bestemmingsverkeer

Het gebruik van de fietstunnel zal gedomineerd worden door bestemmingsverkeer. Het gaat dan om fietsers die van of naar de fietsenstallingen gaan, of het hoofdstation dan wel een naastgelegen bestemming hebben. Het is de verwachting dat het bestemmingsverkeer tussen de 6.000 tot 7.500 fietsers per etmaal betreft. Totaal (doorgaand- en bestemmingsverkeer) gaan er daarmee tussen de 7.500 en 10.000 fietsers per etmaal door de fietstunnel.

Weerstandsfactoren

Een aantal belangrijke beperkende factoren die als weerstand werken, waardoor doorgaande fietsers beperkt gebruik maken van de fietstunnel zijn:

- De verwachte drukte in de tunnel door vooral bestemmingsverkeer, gaat leiden tot een lager aandeel doorgaand verkeer op drukke momenten;
- Het Stationsplein/Stadbalkon is een ontzettend druk punt in het fietsnetwerk aan de noordkant van het station, met in de toekomst meer dan 12.500 fietsers per etmaal. Doorgaande fietsers, die geen bestemming nabij het Hoofdstation hebben, gaan het Stationsplein/Stadbalkon mijden.
- Op het Stationsplein/Stadbalkon zijn veel voetgangers (die van of naar de fietsenstallingen of naar het Centrum willen), die de fietsstromen kruisen.
- Fietsers die de route Werkmanbrug – Vismarkt nu al mijden, gaan ook geen gebruik van de tunnel maken.
- Aan de noordzijde van het Station vormt de fietstunnel geen rechte verbinding met de Route Werkmanbrug – Vismarkt. Dit leidt tot een niet-vloeiende beweging en weerstand voor doorgaand fietsverkeer (zie afbeelding 4.2).
- De aansluiting van de fietstunnel aan de zuidzijde is nog niet nader uitgewerkt. Uitgangspunt is dat de tunnel niet rechtstreek aansluit op de Parkweg, als gevolg van bestaande woningbouw. Ook dit leidt tot een niet-vloeiende beweging en weerstand voor doorgaand fietsverkeer (zie afbeelding 4.2).



Afbeelding 4.2: Toekomstige routes van en naar de fietstunnel Hoofdstation vormen geen vloeiende rechtstreekse aansluitingen op de belangrijke doorgaande fietsroutes

Toekomstige locatie busstation

De ligging van het busstation (ten noorden of zuiden van het spoor) heeft weinig tot geen invloed op het gebruik van de fietstunnel, voor doorgaande fietsers. Situering van het busstation ten zuiden van het spoor is het gunstigste scenario voor fietsers, omdat de Stationsweg daardoor rustiger zal worden. Mogelijke veranderingen in de fietsintensiteiten door verplaatsing van het busstation blijven binnen de bandbreedtes.

4.2 Fietsintensiteiten routes stadswijken - Centrum

Verwacht gebruik

Het is de verwachting dat de fietsintensiteit op de Herewegviaduct ruim boven de 12.500 fietsers per etmaal ligt. Op het Emmaviaduct ligt de fietsintensiteit tussen de 7.500 tot 10.000 fietsers per etmaal. Op de route Werkmanbrug – Vismarkt ligt de fietsintensiteit tussen de 10.000 tot 12.500 fietsers per etmaal.

Ontwikkeling

De ontwikkelingen in het stationsgebied en zeker aan de zuidzijde daarvan leiden tot een toename van het fietsverkeer. Het programma van de ontwikkelingen is onbekend. In dit stadium is het onduidelijk hoeveel extra fietsverkeer ontstaat.

Het zijn de netwerkontwikkelingen, opheffen spoorovergang Esperantostraat, de nieuwe verbinding voor langzaamverkeer bij de Papiermolenlaan en het vervallen van de aansluiting Ring Zuid – Hereweg, die voornamelijk zorgen dat de fietsintensiteit op het Herewegviaduct en het Emmaviaduct toeneemt.

Invloed tunnel

Zoals in paragraaf 4.1 al beschreven faciliteert de fietstunnel de Rivierenbuurt wel, maar de zuidelijke stadswijken niet. De belangrijkste aanleiding hiervoor is dat de nieuwe verbinding voor langzaamverkeer tussen de Papiermolenlaan en het Fongerspand minder kwaliteit biedt aan fietsers, dan nu het geval is. De fietsers gaan daarom ten zuiden van de Ring Zuid omrijden, via de Hereweg of het Emmaviaduct.

De nieuwe tunnel onder het station is geen alternatief voor doorgaand fietsverkeer dat nu gebruik maakt van het Herewegviaduct. De tunnel vormt geen directe of vloeiende verbinding. Het is niet aannemelijk dat de nieuwe tunnel een significant aantal fietsers van de Herewegviaduct afhaalt.

De nieuwe tunnel onder het station is geen alternatief voor het Emmaviaduct. De tunnel lijkt net een kortere- en lichtvloeiende verbinding te vormen. De route levert door de tunnel niet of nauwelijks tijdswinst op. Met de beschreven weerstandsfactoren en de routekeuze in paragraaf 4.1, is het niet aannemelijk dat de nieuwe tunnel een significant aantal fietsers van het Emmaviaduct of de Paterswoldseweg afhaalt.

De fietstunnel en de route Werkmanbrug - Vismarkt hebben weinig invloed op elkaar. Het gebruik van de route wordt beheerst door de relatie tussen het Hoofdstation en het Centrum. Deze relatie bestaat al in de huidige situatie. Het aanleggen van de fietstunnel zal de route Werkmanbrug - Vismarkt iets drukker maken als gevolg van het doorgaande verkeer. Het doorgaand fietsverkeer door de fietstunnel heeft weinig invloed op de route. De toename van doorgaande fietsers over de route, komt voornamelijk voor rekening van fietsers uit de Rivierenbuurt die in de huidige situatie moeten omfietsen. De toename van de fietsintensiteit op de route Werkmanbrug – Vismarkt wordt veroorzaakt door de autonome ontwikkelingen. Door de verwachte reizigersgroei is de stallingsopgave voorzien van 15.000 plaatsen in 2020 en 17.500 in 2030.

4.3 Oplossingsrichtingen Werkmanbrug - Vismarkt

De drukte in de Folkingestraat wordt mede veroorzaakt door fietsers die denken dat dit de snelste/kortste route is, tussen het station en Zernike. Door deze doelgroep te stimuleren een alternatieve route te volgen via de Stationsweg en ten westen langs het Centrum te sturen, kan de Folkingestraat worden ontlast. Het is niet een doel om fietsverkeer te weren. De (fiets)drukke is een charme van deze winkelstraat. Verwacht wordt dat fietsers die niet per se van of naar het station willen, de Werkmanbrug automatisch zullen mijden als ze deze te druk vinden. Een extra brug naast de Werkmanbrug is geen oplossing met toegevoegde waarde. Het probleem verplaatst zich dan nog meer naar de Folkingestraat.

Zoals voorafgaand is geconcludeerd is de binnenstadroute essentieel in de relatie tussen het Hoofdstation en het Centrum. Doorgaand fietstunnelverkeer (voornamelijk vanuit de Rivierenbuurt naar het Centrum) speelt een kleine rol. Om de druk op de binnenstadroute toch te kunnen verlichten, wordt de oplossing gezocht door specifieke fietsdoelgroepen, die van het hoofstation naar hun bestemming willen, te verwijzen via alternatieve routes.

Zoals bij de routekeuze is uitgelegd maken fietsers logische keuzes voor de kortste- en snelste route. Dat leidt in deze situatie echter niet tot het gebruik van de gewenste routes, maar fietsers zijn wel te sturen door hen naar de gewenste route te geleiden door deze routes beter te faciliteren.

Bij de herinrichting van het stationsgebied en de aanpak voor het Stationsplein/Stadsbalkon kunnen slimme maatregelen worden meegenomen, om de fietsstromen van elkaar te scheiden.

Centrum

Het Centrum kan verwezen worden via een route anders dan de route Werkmanbrug – Vismarkt. Hoewel de route Werkmanbrug – Vismarkt vanaf het Hoofdstation inderdaad de kortste route naar het Centrum is, geldt dat alleen voor het westelijke deel van het Centrum, zoals de Folkingestraat, de Vismarkt en de Academie. Voor de Herestraat, Oosterstraat en de Grote Markt en de gebieden ten noorden en oosten hiervan, is de oostelijke route via de Stationsweg (oost) naar de Hereweg even lang en snel.

Zernike en UMCG

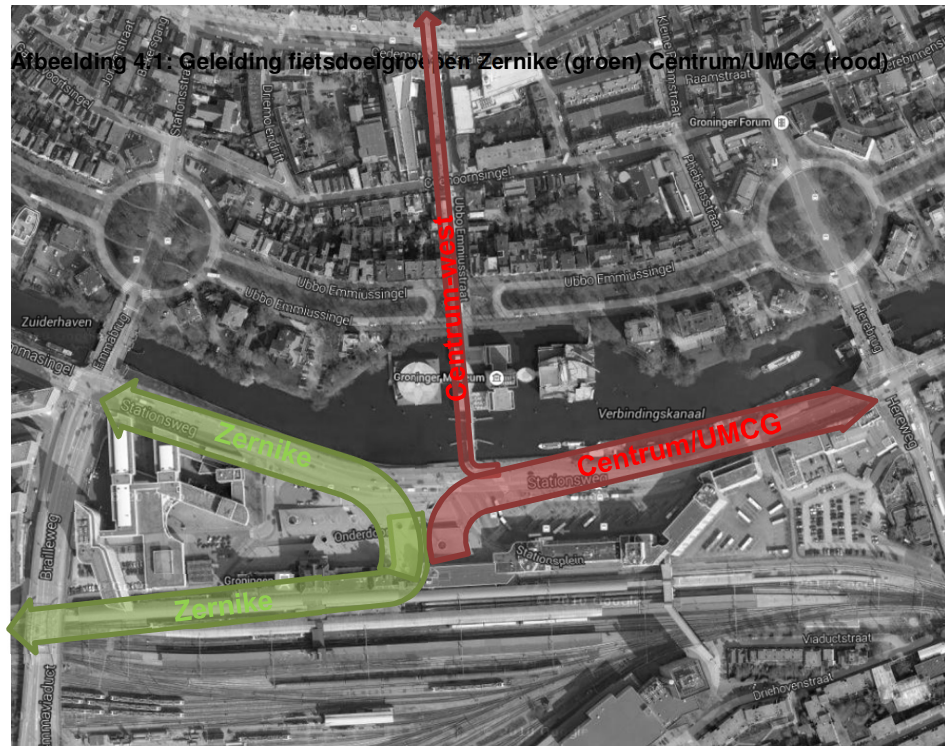
Ook zijn het Zernike en het UMCG twee bestemmingen die veel fietsers aantrekken die nu mogelijk gebruikmaken van de binnenstadroute. In paragraaf 4.1 is globaal de totstandkoming van de routekeuze uitgelegd. Fietsers die naar Zernike of het UMCG willen, weten dat zij in noordelijke of noordoostelijke richting moeten fietsen, waarbij het passeren van het Verbindingskanaal de eerste barrière is. Vertrekkend vanaf het Hoofdstation is de route Werkmanbrug – Vismarkt een logische rechtdoor gaande route richting het noorden. Vanaf de Vismarkt wordt pas gekozen om voor Zernike westelijk en voor het UMCG oostelijk te fietsen. Echter zijn de westelijke routes via de Stationsweg (west) en het Van Hallpad voor Zernike en de oostelijke route Stationsweg (oost) naar de Hereweg voor het UMCG, even lang en snel. Deze routes hebben minder hindernissen of belemmeringen zoals verkeerslichten, vermijden de drukke binnenstad en zijn in ieder geval geen 'omwegen'. Toch komen zij nu in de routekeuze van fietsers niet als logische of snelle route naar voren.

Herinrichting Stationsplein/Stadsbalkon

De goede vormgeving van de fietsoversteek van het Stationsplein/Stadsbalkon naar de overzijde van de Stationsweg, is van groot belang om fietsers te sturen. In de uitwerking van de plannen worden maatregelen meegenomen om het fietsverkeer te geleiden. Wel zal het door de grote hoeveelheid bestemmingsverkeer druk zijn, maar de fietser zal zich hierop aanpassen. Een mogelijke oplossing is het fietsverkeer naar Zernike in westelijke richting te geleiden en een alternatieve aansluiting naar de Werkmanbrug te bieden. Vanaf de Stationsweg moet dit fietsverkeer door de 'slimme routes' worden opgevangen en westelijk om het Centrum geleid worden, naar de bestaande 'slimme routes'.

Door het fietsverkeer naar het Centrum en het UMCG in oostelijke richting te geleiden, hoeft dit fietsverkeer de Stationsweg pas bij het kruispunt met de Hereweg over te steken. Dit maakt de fietsoversteek van het Stationsplein/Stadsbalkon naar de Werkmanbrug rustiger. Omdat het niet de bedoeling is om de route Werkmanbrug – Vismarkt voor fietsers onmogelijk te maken en de fietsoversteek van het Stationsplein/Stadsbalkon naar de Werkmanbrug wel te behouden, verdient het de aanbeveling om de oversteek als een zijtak vorm te geven, waarbij de hoofdrichting naar het oosten gaat. Door de zijtak naar de Werkmanbrug specifiek te verwijzen met Centrum-west, attendeert dit fietsers dat de route Werkmanbrug – Vismarkt mogelijk niet de snelste route is voor hun specifieke bestemming in het Centrum. Het ontwikkelen van een 'slimme route' voor fietsers van en naar het UMCG, is ook een extra geleiding om druk op de route Werkmanbrug – Vismarkt te verlichten.

De globale scheiding en geleiding van de fietsstromen die mogelijk kan worden gerealiseerd is in afbeelding 4.1 weergegeven.



5 ADVIES FIETSTUNNEL HOOFDSTATION

Fietsers tussen Groningen-Zuid en het Centrum hebben meerdere routekeuzes. De ervaring uit het verleden heeft geleerd dat het toevoegen van een route en het verbeteren van voorzieningen, een toevoeging vormt op het fietsverkeer. Zo ook de toevoeging van een fietstunnel onder het Hoofdstation. In het kader van de nadere uitwerking van de fietstunnel zijn een aantal vragen naar voren gekomen, die in dit onderzoek zijn beantwoord. De vragen zijn:

- Wat is het verwachte gebruik van de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation van Groningen?
- Wat zijn de verwachte fietsintensiteiten op het Herewegviaduct, het Emmaviaduct en de route Werkmanbrug – Vismarkt?
- Welke oplossingsrichtingen zijn er om de route Werkmanbrug – Vismarkt indien nodig te ontlasten?

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het realiseren van de fietstunnel de fijnmazigheid van het fietsnetwerk in het stationsgebied vergroot en daarmee een toevoeging is op de fietsstad Groningen. De verwachting is dat mede door het uitbreiden van de fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het spoor tussen de 7.500 en 10.000 fietsers per etmaal door de tunnel gaan. Het aantal dat met de voorziene dimensionering van de tunnel geen probleem heeft en een plus geeft op het programma Groningen Spoorzone.

Het zijn vooral fietsers met een bestemming Hoofdstation die door de tunnel gaan. Gezien de vele routes in de directe omgeving van het station, is de verwachting dat het aantal doorgaande fietsers tussen de 1.500 en 2.500 zal liggen. Dit zijn vooral fietsers tussen de rivierenbuurt en het Centrum.

De belangrijkste fietsroutes bij het stationsgebied vanuit het zuiden van Groningen naar het Centrum blijven het Emmaviaduct en de Hereweg. Op het Emmaviaduct is de verwachting dat het aantal fietsers tussen de 7.500 en 10.000 fietsers per etmaal ligt en op de Hereweg meer dan 12.500 fietsers per etmaal. De route Werkmanbrug – Vismarkt zal met de komst van de tunnel licht groeien, ten opzichte van de huidige situatie. De route blijft druk met tussen de 10.000 en 12.500 fietsers per etmaal. Gezien de groei is het advies om fietsers te stimuleren gebruik te maken van alternatieve routes. Bijvoorbeeld Zernike via de westkant en UMCG via de oostkant. Daarnaast zal het bestemmingsverkeer in het stationsgebied zich aanpassen aan de drukte en wordt bij de uitwerking van de plannen de sturing van fietsverkeer meegenomen.