

ADDENDUM MOBILITEITSVISIE

Verkenning autoknip Eikenlaan

15 april 2021

1 Samenvatting

De Eikenlaan vormt dé verbindende schakel tussen de wijken Paddepoel en Selwerd en ontsluit deze wijken bovendien met de Noordelijke en Westelijke Ringweg. Ruim 10.000 motorvoertuigen per dag zorgen op bepaalde momenten voor een slechte oversteekbaarheid en verkeersveiligheidsknelpunten. De Eikenlaan vormt daarmee een barrière tussen de verschillende delen van Paddepoel en Selwerd. De leefbaarheid van de wijken rond de Eikenlaan staat onder druk. Een structurele oplossing van dit probleem is een autoknip in de Eikenlaan ter hoogte van Park Selwerd. Hierdoor verbetert de samenhang in de wijken, doordat voetgangers en fietsers makkelijker en veiliger over kunnen steken. En tegelijkertijd voorkomt een knip vergaande en ruimtelijk ingrijpende maatregelen, zoals een fiets- of autotunnel bij de fietsoversteek Park Selwerd. Minder autoverkeer op de Eikenlaan garandeert bovendien een ongestoorde afwikkeling van bussen tussen station Groningen Noord en Zernike Campus en draagt daarmee bij aan een betrouwbare dienstregeling. Een autoknip leidt tot een enorme afname van het autoverkeer op de Eikenlaan zelf, maar een deel van het autoverkeer gaat andere routes gebruiken. Dit vraagt om maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer elders in deze wijken en aandacht voor een toename van het autoverkeer op de Iepenlaan. Aangezien de (ontwerp)opgaves voor het vervolg fors kunnen zijn, werken we deze de komende periode verder uit in samenspraak met de (directe) omgeving.

2 Eikenlaan

2.1 Huidige situatie

Uit recente telgegevens (van voor de coronacrisis) blijkt dat dagelijks zo'n 10.500 motorvoertuigen en 13.500 fietsers gebruik maken van de Eikenlaan. Deze verkeersintensiteiten maken de Eikenlaan op bepaalde momenten tot een barrière in de wijken Paddepoel en Selwerd. Verkeersprognoses, uitgevoerd met het gemeentelijk verkeersmodel, voorspellen dat de verkeersintensiteiten tot 2040 verder toenemen met enkele duizenden motorvoertuigen per etmaal. Daarmee wordt de barrièrewerking de komende jaren dus groter. Het merendeel (circa 65%) van het autoverkeer op de Eikenlaan heeft een herkomst of bestemming in Selwerd. Circa 25% is afkomstig uit de daarachter gelegen woonwijken en 10% van het autoverkeer is doorgaand en dus wijkvreemd autoverkeer dat geen herkomst of bestemming in Selwerd heeft. Een cruciaal gegeven in relatie tot het knippen van de Eikenlaan is dat autoverkeer dat gebruik maakt van de Eikenlaan zo'n 60% van en naar de ringwegen rijdt. Daarvan vloeit driekwart via de Pleiadenlaan en een kwart via de Zonnelaan.

De drukke verkeerssituatie op de Eikenlaan en de daaruit volgende impact op de leefbaarheid in Paddepoel en Selwerd is de afgelopen jaren meerdere keren politiek aan de orde geweest. De verkeersintensiteiten zorgen namelijk voor een slechte oversteekbaarheid van de Eikenlaan voor voetgangers en fietsers en verkeersveiligheidsknelpunten. De Eikenlaan vormt daarmee een barrière tussen de verschillende delen van Paddepoel en Selwerd.

Voor de aanpak van de verkeersonveiligheid van de kruispunten Eikenlaan-Kastanjelaan en Eikenlaan-Elzenlaan heeft de raad in 2018 een bedrag van 1 miljoen euro gereserveerd. In het Meerjarenprogramma Verkeer 2020-2023 hebben we opgenomen dit project te temporiseren in afwachting van de Mobiliteitsvisie en de eventuele invloed daarvan op een te kiezen (structurele) oplossing voor de Eikenlaan. Het krediet van 1 miljoen euro is nog steeds beschikbaar.

2.2 Uitstekende fietsoversteek Slimme Fietsroute naar Zernike

Dagelijks (voor de coronacrisis) maken gemiddeld ruim 20.000 fietsers gebruik van de Slimme Fietsroute tussen de binnenstad en Zernike Campus. Daarmee is dit één van de drukste fietsroutes in onze gemeente. Ter hoogte van de Eikenlaan geven fietsers nu voorrang aan het gemotoriseerde verkeer. Met name in de ochtendspits levert dit lange wachtrijen fietsers op. Dit past niet bij onze gemeente waar wij fietsen koesteren en ruim baan willen geven, zodat alle bestemmingen snel en comfortabel op de fiets te bereiken zijn. Vanwege die lange wachtrijen nemen ongeduldige fietsers risico's bij het oversteken met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Het conflict tussen fietsers en auto's, maar ook de vele voetgangers op het naastgelegen zebrapad, veroorzaken opstoppingen voor het gemotoriseerde verkeer. Ook bussen lopen hierin vertraging op en kunnen hun dienstregeling niet halen.

De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen genomen om van de Slimme Fietsroute naar Zernike een comfortabel, aantrekkelijk en veilig te maken. De huidige inrichting van de fietsoversteek ter hoogte van de Eikenlaan past niet bij die filosofie voor deze belangrijke fietsroute en is al enige tijd onderwerp van discussie. In 2017 is als experiment de voorrangssituatie van de fietsoversteek bij Park Selwerd omgedraaid. Fietsers op de Slimme Fietsroute kregen voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Het leidde in de spitsperiodes weliswaar tot een kleine verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers, maar het woog niet op tegen de verslechtering buiten de spits. Ook namen de opstoppingen voor het autoverkeer en de bussen fors toe. Uiteindelijk is de voorrangssituatie weer teruggedraaid. Wel werd een aantal maatregelen genomen om het comfort voor de fietsers te verbeteren zoals het ter plaatse aanbrengen van drempels en het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur.

Er zijn in 2018 alternatieven onderzocht om de situatie permanent te verbeteren. Een ongelijkvloerse fietsoversteek scoorde daarbij hoog (zie afbeelding 1). Met een investering van meer dan 10 miljoen euro, onvoldoende zicht op financiering en een relatief lange realisatietermijn is besloten deze maatregel vooralsnog niet verder uit te werken. Dit werd mede ingegeven doordat in verkenningen voor een andere verkeerscirculatie in de hele gemeente een knip in de Eikenlaan als mogelijkheid naar voren kwam.



Afbeelding 1: schets van destijds een mogelijke ongelijkvloerse fietsoversteek bij Park Selwerd

Een autoknip in de Eikenlaan leidt ter hoogte van de fietsoversteek bij Park Selwerd tot nul auto's. Alleen het openbaar busvervoer en hulpdiensten blijven op dit punt over de Eikenlaan rijden. Voor fietsers zorgt dit voor ruim voldoende hiaten om comfortabel en veilig de Eikenlaan over te steken. Hoewel de bus voorrang heeft, en dit (in de toekomst) mogelijk een drukkere busroute wordt, is het

totale aantal voertuigen klein ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer dat hier nu rijdt. De kans om hier te moeten wachten en de wachttijd voor fietsers zelf nemen af tot een zeer acceptabel niveau. De verkeersveiligheid wordt vergroot door een maximumsnelheid van 30 km/uur ter plekke van de fietsoversteek. Een knip in de Eikenlaan voor het autoverkeer kan dus prima gecombineerd worden met een gelijkvloerse fietsoversteek. Het voorkomt bovendien een grote, ruimtelijke ingreep in de stedelijke omgeving en Park Selwerd in de vorm van een auto- of fietstunnel.

2.3 Betrouwbare openbaar vervoerroute

De Eikenlaan is een essentiële schakel in het openbaar vervoernetwerk. Deze functie wordt de komende jaren groter. Als gevolg van het doortrekken van de regionale treinen bij het Hoofdstation reizen meer reizigers door naar station Groningen Noord en stappen daar over op fiets of bus. Een autoknip in de Eikenlaan garandeert dat de Eikenlaan ook in de toekomst een betrouwbare en snelle route biedt aan het openbaar vervoer. Een forse vermindering van het aantal personenauto's zorgt er voor dat het busverkeer meer ruimte krijgt en in staat is volgens dienstregeling te rijden.

Omdat de Eikenlaan onderdeel is van de dragende OV-structuur blijft de maximumsnelheid hier grotendeels gehandhaafd op 50 km/uur. Alleen ter plekke van de autoknip, de fietsoversteek en het Winkelcentrum Paddepoel wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/uur.

Zernike Campus, waar tienduizenden mensen werken en studeren, verlangt een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Wij zien kansen in een gecombineerd vervoersaanbod voor Zernike Campus met de omliggende wijken. Zo kunnen zij meeprofiteren van een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod en is de vervoersvraag beter gespreid, wat gunstig is voor de exploitatie. We creëren een uitstekende OV-verbinding tussen station Groningen Noord en Zernike Campus als onderdeel van de oostelijke HOV-tangent. Een schaa sprong op deze oostelijke openbaar vervoerscorridor lijkt op termijn opportuun. De corridor station Groningen Europapark – UMCG – station Groningen Noord – Zernike Campus – P+R Reitdiep heeft baat bij een vlotte afwikkeling op de Eikenlaan en een betrouwbare reistijd.

2.4 De 'doorwaadbare' stad

We kiezen in de Mobiliteitsvisie voor Groningen voor een 'doorwaadbare' stad. Dat is een stad waarin fietsen of lopen de makkelijkste manieren zijn om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar we willen niet dat het vanzelfsprekend is dat het zo snel mogelijk moet kunnen. De leefkwaliteit komt centraal te staan en daarmee het verder afscheid nemen van de autologica bij het vormgeven van onze openbare ruimte. Het loslaten van die autologica houdt onder meer in dat de snelheidslimiet voor het autoverkeer op bijna iedere weg in de bebouwde kom wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Met andere woorden: 30 km/uur wordt de norm. Alleen voor de evidente stedelijke autobereikbaarheid of de doorstroming van het openbaar vervoer worden uitzonderingen gemaakt.

Met het principe van de 'doorwaadbare' stad zorgen we ervoor dat de ringweg nog meer de functie als verdeelring voor de wijken krijgt en dat het interwijk en doorgaand verkeer in de wijken zoveel mogelijk ontmoedigd wordt. Verschillende fysieke ingrepen (het knippen van autoroutes dwars door de stad) dragen hieraan bij. Met een autoknip in de Eikenlaan dragen we dus bij aan een doorwaadbare stad.

2.5 Leefbare wijken Paddepoel en Selwerd

Een direct gevolg van een autoknip in de Eikenlaan is minder autoverkeer op de Eikenlaan. Daardoor verbetert de oversteekbaarheid en kunnen de huidige verkeersveiligheids-knelpunten worden opgelost. De barrièrewerking van de Eikenlaan wordt grotendeels opgeheven en de leefbaarheid in Paddepoel en Selwerd neemt significant toe.

Daarnaast biedt een knip in de Eikenlaan kansen voor een groenere, beter leefbare inrichting van de openbare ruimte rond de Eikenlaan. Zo sluit het initiatief van de bewoners van de Castor-, Pollux- en Morgensterflats voor een betere en groenere leefomgeving tussen de flats (het CasPoMor Park) naadloos aan bij het streven naar minder autoverkeer op de Eikenlaan. En ook vanuit het Masterplan Winkelcentrum Paddepoel is behoefte aan meer verbinding met de wijk. Een lagere verkeersdruk van de Eikenlaan biedt hiervoor kansen. Bovendien leidt een knip in de Eikenlaan ook tot minder verkeer op de Zonnelaan en dus een potentiële kans het gedeelte van de Zonnelaan nabij het winkelcentrum als belevingsplek in te richten. De auto én de bus zijn hier over korte afstand te gast; de snelheid ligt op maximaal 30 km/uur. Zo ontstaat meer ruimtelijke verbondenheid tussen beide zijden van de Zonnelaan en ontstaat er een meer aaneengesloten winkelgebied (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: schets van een mogelijke andere inrichting van de Zonnelaan bij Winkelcentrum Paddepoel

Ook op andere plekken langs de Eikenlaan dienen – in combinatie met een autoknip – maatregelen genomen te worden om de barrièrewerking te verminderen. Zo kan de oversteekbaarheid ter hoogte van de Winkelcentrum Selwerd en de Vensterschool/De Parrel worden verbeterd. In de Leidraad Openbare Ruimte worden de nieuwe inrichtingsprincipes concreet toegepast op deze locatie. Het groener en aantrekkelijker maken van het (versteende) plein bij de Vensterschool en De Parrel sluit naadloos aan bij een minder dominante positie van het autoverkeer op de Eikenlaan.

3 Verschuiven verkeersstromen

Een autoknip in de Eikenlaan zorgt voor een andere verkeerscirculatie in Selwerd en Paddepoel. Zo zien we onder meer dat het autoverkeer vanuit Selwerd andere routes naar de ringweg zoekt. Dat is goed en past helemaal bij onze ambitie om het interwijk en doorgaand verkeer door de wijken te ontmoedigen en de ringweg te gebruiken als verdeeling. Een knip op de Eikenlaan zorgt er echter wel voor dat het op enkele andere wegen in Selwerd het drukker gaat worden, bijvoorbeeld op de

lepenlaan. En om sluijverkeer te voorkomen, voorzien we op verschillende plekken in Paddepoel en Selwerd aanvullende ingrepen in de verkeersstructuur.

Als gevolg van een autoknip in de Eikenlaan neemt het aantal motorvoertuigen op de Eikenlaan fors af. Ter plaatse van de fietsoversteek Park Selwerd rijdt niet langer autoverkeer. En ter hoogte van Winkelcentrum Paddepoel daalt het aantal motorvoertuigen naar verwachting tot minder dan 2.000 en bij het Winkelcentrum Selwerd naar circa 2.500-4.000. Om te voorkomen dat sluijverkeer gebruik gaat maken van de Wilgenlaan, wordt ook hier een knip voorgesteld. Samen met de knip in de Eikenlaan zorgt dit ervoor dat het wijkvreemde, doorgaande autoverkeer door Paddepoel en Selwerd wordt geweerd, terwijl het openbaar vervoer, de hulpdiensten en fietsers gebruik kunnen blijven maken van de Eikenlaan.

De huidige, halve aansluiting van de lepenlaan op de Noordelijke Ringweg wordt bij een autoknip in de Eikenlaan naar verwachting 60% vaker gebruikt dan nu het geval is. Daardoor nemen de verkeersintensiteiten op de lepenlaan ter hoogte van de ring toe. Omdat het voor het overgrote deel verkeer uit de wijk zelf is, verwachten we dat de stijging op het zuidelijke gedeelte van de lepenlaan veel beperkter is.



Afbeelding 3: schematisch weergave van hoe het autoverkeer rijdt van/naar Selwerd naar de ring richting west en zuid in verschillende situaties met/zonder knip Eikenlaan en halve/hele aansluiting lepenlaan.

Momenteel is Selwerd via een halve aansluiting ontsloten op de Noordelijke Ringweg. Het volledig maken van deze aansluiting is onderzocht en leidt – in combinatie met een knip in de Eikenlaan – mogelijk tot een verdubbeling van het aantal motorvoertuigen op een deel van de lepenlaan. Op het noordelijke gedeelte van de lepenlaan verdubbelt het aantal personenauto's tot ongeveer 15.000, terwijl de toename op het zuidelijke gedeelte met ongeveer 30% (tot 6.000 motorvoertuigen) veel kleiner is. Hoewel het grootste deel van dit verkeer een herkomst of een bestemming in Selwerd zelf heeft, is ook een deel afkomstig uit bijvoorbeeld De Hoogte. Om te voorkomen dat teveel verkeer uit bijvoorbeeld De Hoogte gebruik gaat maken van de lepenlaan, in plaats van de Bedumerweg, om bij de ringweg te komen, richten we de Asingastraat in als buurtstraat (30 km/uur) en overwegen we een autoknip ter hoogte van station Groningen Noord.

Een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg betekent ook dat de Iepenlaan als een volwaardige wijkprikker functioneert. Zo geldt hier in principe een snelheidslimiet van 50 km/uur en is een goede doorstroming van belang. Uitgangspunt daarbij is dat fietsers beschikken over hun eigen infrastructuur (vrijliggende fietspaden). Dieper de wijk in, op enige afstand van de ringweg en daar waar de verkeersintensiteiten lager liggen, kan de functie van de weg wellicht veranderen in die van een buurtstraat met een daarbij horende lagere snelheid van 30 km/uur. Het autoverkeer past zich hier aan de omgeving aan. Voor de hier rijdende bussen vinden we dat een betrouwbare reistijd belangrijker is dan een hoge rijsnelheid.

Op dit moment hebben we een globaal beeld van de gevolgen van een autoknip in de Eikenlaan en dus ook van de verkeerstoename op de Iepenlaan. De benoemde cijfers zijn op basis van de scenario's in de mobiliteitsvisie waar de maatregelen knip Eikenlaan en hele aansluiting Iepenlaan onderdeel van zijn (voor uitleg scenario's verwijzen we naar Addendum Resultaten verkeersmodel). Een nog beter en gedetailleerder beeld vraagt verdere uitwerking. Een goede inpassing van de Iepenlaan in de wijk is daarbij essentieel.

4 Vervolgstappen

De Mobiliteitsvisie neemt als vertrekpunt een autoknip in de Eikenlaan. Dit vraagt alleen nog wel een definitieve uitwerking van de ontwerpgegevens, zowel ruimtelijk als verkeerskundig. Zo is aanvullende verkeerskundig uitwerking nodig van de Eikenlaan, het voorkomen van sluipverkeer via parallelle routes en de Iepenlaan. Naast de uitwerking van een eindsituatie is bovendien de fasering in uitvoering belangrijk. De relatie met de ombouw van de Westelijke Ringweg is daarin prominent. De nadere uitwerking van de knip in de Eikenlaan wordt in samenspraak en samenwerking met de omliggende wijken en andere belanghebbende partijen opgepakt. Dat geldt uiteraard ook voor een eventuele volledige aansluiting van Selwerd op de Noordelijke Ringweg via de Iepenlaan en een knip ter hoogte van station Groningen Noord.