



Onderwerp Bestemming Binnenstad: Definitief Ontwerp Bussen
over West – gewijzigd

Steller Herman Lubbers

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8289

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6084255

Datum 21-12-2016

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 29 juni heeft uw raad, in het kader van de Binnenstadsvisie, het Inrichtingsplan Bussen over West met bijbehorend uitvoeringskrediet vastgesteld. Inmiddels is het plan uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, waarover wij u met deze brief informeren.

Het inrichtingsplan is de afgelopen periode, met specifieke inbreng van verschillende doelgroepen doorontwikkeld tot het nu voorliggend Definitief Ontwerp. Gelijktijdig is verdere afstemming gezocht met Q-park over de in- en uitrijtsituatie voor de Parkeergarage Westerhaven. Op 20 september jl. is het plan gepresenteerd tijdens het Binnenstadscafé, waarvoor omwonenden, belanghebbenden en Stadjsers breed zijn uitgenodigd.

Met dit Definitief Ontwerp creëren wij de nieuwe entree van de westelijke binnenstad. We maken een nieuwe centrumhalte voor het openbaar vervoer op de kop van de Westerhaven en zorgen dat de bussen via een andere route de westelijke binnenstad bedienen. De vormgeving van de westelijke entree krijgt zijn vervolg in de herinrichting van de Astraat en Brugstraat. We zijn ondertussen gestart met de participatie en de ontwerpwerkzaamheden voor de herinrichting van deze straten, inclusief de Munnekeholm. De uitwerking van het pilotproject alternatief vervoer heeft nauw verwantschap met deze herinrichting. Het inrichtingsplan voor de straten en het voorstel voor het alternatief vervoer worden u naar verwachting in maart 2017 aangeboden.

Het Definitief Ontwerp

De inrichting van de Centrumhalte West is volledig onder de loep genomen op de aspecten verkeersveiligheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid. Ook het technisch beheer is hierin uitdrukkelijk meegenomen. In het ontwerp is een directe link gelegd naar het ontwerp van het knooppunt UMCG-noord. Mensen worden hierbij subtiel naar diverse oversteekpunten geleid, opdat het oversteken veilig plaatsvindt.

Als basis voor het ontwerp geldt dat het bronpunt Westerhaven/Westerkade wordt vergroot met de centrumhalte West. In het ontwerp komt dit tot uiting door toepassing van gelijksoortige rode klinkers, waardoor het verblijfsgebied wordt vergroot en versterkt. Het ontwerp van de centrumhalte is gericht op een goede bruikbaarheid voor voetgangers en openbaar vervoer. De nadruk wordt hierbij gelegd op de vier haltes, die voor zowel de voetgangers en de bussen goed bereikbaar moeten zijn. De haltes worden verbonden door oversteken tussen de trottoirs en perrons aan de noord- en zuidkant van de A-weg. Deze oversteken zijn goed zichtbaar in de bestrating. Lichte natuursteenbanden contrasteren met de rode klinkers van de Westerkade. Parallelwegen zorgen gelijktijdig voor een goede doorstroming van fietsers en gemotoriseerd verkeer in dit 30 km/u-gebied.

Op de verhoogde bus perrons, staan bomen, lichtmasten en zijnabri's en informatievoorzieningen voor buspassagiers aanwezig. De halte is 3.50 m breed en de doorloopruimte is minimaal 1.50 m. Het kruispunt van de Westerhaven met de A-weg, wordt voorzien van verkeerslichten om het verkeer veilig af te handelen en het busverkeer soepel te laten verlopen. Als bijlage 1 is een folder van het Definitief Ontwerp opgenomen met een nadere verbeelding.

Oversteekplaatsen Centrumhalte

De oversteekplaatsen naar de bus perrons worden herkenbaar en zichtbaar ingericht, maar krijgen geen zebramarkering. Omdat de oversteekplaatsen kort op elkaar liggen en in aantal veel zijn in een relatief klein gebied, leidt het toevoegen van zebramarkering tot schijnveiligheid. De ervaring leert dat bij meerdere kort op elkaar liggende oversteekplaatsen met zebra's, auto's en fietsers de voorrangregels bij de tweede of derde oversteekplaats niet meer opvolgen, wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

Er is daarom gekozen alle oversteekplaatsen uniform en herkenbaar in te richten met als doel dat auto's, fietsers en voetgangers rekening met elkaar houden, elkaar de ruimte gunnen, snelheid minderen en waarbij het verkeersgedrag wordt aangepast aan de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Een enkele oversteekplaats toch met een zebramarkering aanleggen zou afbreuk doen aan de uniformiteit en leidt ertoe dat auto's en fietsers zich enkel bij deze oversteekplaats aanpassen aan het gewenste verkeersgedrag en niet meer bij de overige oversteekplaatsen.

Q-park

Q-park heeft het adviesbureau RoyalHaskoningDHV gevraagd om een advies op het inrichtingsplan Bussen over West, vanuit het belang van Q-park. Het advies (notitie van Q-park) en onze reactie daarop is als bijlage 2 bijgevoegd. Onze reactie is overlegd aan en besproken met het adviesbureau en Q-park. De notitie van Q-park doet 2 voorstellen en doet daarnaast de aanname dat niet de goede verkeerscijfers zijn gehanteerd.

Voorstel 1: verzoek extra inrijrichting vanuit het zuiden (conform bestaande route)

Ons college geeft geen gehoor aan het verzoek van Q-park om inkomend verkeer naar de parkeergarage te faciliteren via de huidige route vanaf de Eendrachtsbrug. De doorstroming van de bus én auto, de verkeersveiligheid en een toekomstbestendige inrichting is ons inziens alleen mogelijk indien de zuidelijke inrijrichting wordt opgeheven.

Indien wij de zuidelijke route naar de parkeergarage handhaven, wordt de doorstroming op het kruispunt Eendrachtsbrug sterk verminderd, met grote effecten voor zowel bus als auto. Tevens ontstaan potentieel gevaarlijke situaties bij de centrumhalte, doordat auto's ongewenst (of onbewust) de busbaan van de Westerhaven oprijden en uiteindelijk bij de Centrumhalte West terecht komen. Tot slot zal na realisatie van de Zuidelijke Ringweg de aanrijroutes voor de binnenstad vanaf de ringwegen wijzigen, waarbij de hoofdroute naar de westelijke binnenstad (en dus ook de parkeergarage Westerhaven) via het Hoendiep is. De inrichting rondom de nieuwe Centrumhalte en het aanrijden van de parkeergarage Westerhaven is hierop gestoeld.

Voorstel 2: meer verkeersveilige situatie voor de entree van de parkeergarage

Dit vinden wij een prima voorstel. In het Definitief Ontwerp is daarom de situatie bij de entree van de parkeergarage verder geoptimaliseerd. De opstelruimte tussen busbaan en parallelrijbaan is vergroot zodat een auto zich meer comfortabel kan opstellen als er veel fietsers zijn. De zichtbaarheid op de verkeerssituatie is aangepast, zodat het eenvoudiger is om een keuze te maken om over te steken in de verkeersstroom. Zo ontstaat een veilige in-/uitgang bij de parkeergarage.

Verkeerscijfers

De gehanteerde verkeerscijfers voor het in- en uitrijden van de parkeergarage zijn nogmaals met Qpark besproken, waarbij wij de conclusie hebben getrokken de juiste worst-case benadering te hebben gebruikt.

Geluid

Zoals aangegeven in het raadsvoorstel 'Inrichtingsplan Bussen over West' heeft het plan effect op de verkeersstromen en daarmee op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Daarom moet bij dit plan de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Het akoestisch adviesbureau WMA heeft hiervoor gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij op de wettelijke voorgeschreven wijze per woning/gevel is vastgesteld wat de huidige en toekomstige geluidbelasting is/zal zijn.

Op grond van de Wet geluidhinder moeten primair bronmaatregelen worden genomen om een toename van de geluidbelasting zoveel mogelijk te voorkomen. Op basis hiervan hebben wij besloten om de Aweg/Hoendiepskade en de busbaan van de Westerhaven te voorzien van stil asfalt. Als zo'n bronmaatregel niet mogelijk of toereikend is, dan kan op grond van de Wet geluidhinder (binnen randvoorwaarden) een zgn. hogere waarde worden vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen. Hier zit aan vast, dat deze woningen dan in aanmerking komen voor een nader akoestisch/bouwkundig onderzoek (om de bestaande gevelisolatie vast te stellen) en zo nodig voor extra gevelisolatie om te voorkomen dat de geluidbelasting binnenshuis (in de toekomstige situatie na uitvoering van het plan) hoger zal worden dan de wettelijke norm van 33 of 43 dB.

De omgeving van de Centrumhalte West krijgt een 30 km/uur regime, waardoor dit gebied niet meer valt onder de werking van de Wet geluidhinder. De woningen aan de zuidkant van de Centrumhalte krijgen echter wel een hogere geluidbelasting. In het kader van een Goede Ruimtelijke Ordening zullen wij deze woningen, mede op basis van jurisprudentie van de Raad van State, dezelfde bescherming bieden als de Wet geluidhinder c.q. de toekomstige Omgevingswet.

Dit betekent dat ook deze woningen in aanmerking komen voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek en zo nodig voor extra geluidisolatie om in de toekomstige situatie een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen van in principe maximaal 36 dB (= de beoogde norm voor bestaande woningen in de toekomstige Omgevingswet).

In tegenstelling tot woningen bestaat er geen wettelijke norm of bepaling voor de toelaatbare geluidbelasting in woonboten. Dit wordt binnen de Wet geluidhinder ondervangen door geluidnormen te stellen voor de ligplaatsen, mits deze ligplaatsen zijn bestemd in een bestemmingsplan. De acht ligplaatsen aan de Eendrachtskade NZ zijn bestemd en gelden dus als een geluidgevoelig terrein waarop de Wet geluidhinder van toepassing is. Als geluidnorm voor deze ligplaatsen geldt de heersende geluidbelasting of een hogere waarde tot maximaal 53 dB. Doordat de heersende geluidwaarde 57 dB bedraagt, is deze waarde hier maatgevend.

Zonder nadere maatregelen zou de geluidbelasting op de ligplaatsen in de toekomstige situatie (als gevolg van de realisatie van het Inrichtingsplan Bussen over West) toenemen met 3 dB, namelijk van 57 naar 60 dB. Om deze geluidstoename te voorkomen gaan we maatregelen nemen die deze toename van 3 dB ongedaan maken. Dit kan in de vorm van een reconstructie van de Eendrachtskade NZ of het realiseren van bijvoorbeeld een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermdende werking. In de komende periode gaan we de noodzakelijke maatregelen uitwerken samen met de eigenaren van deze woonboten en bij ingrijpende maatregelen ook de overige omwonenden. Om die reden spreken we nu ook geen voorkeur voor een maatregel uit. Echter gelijktijdig dienen we, mede gebaseerd op de gewenste voortgang van het project ‘Bussen over West’, de hogere waarde procedure wel in gang te zetten voor de omgeving. Binnen deze procedure gaan we daarom als randvoorwaarde uit van de maatregel ‘het realiseren van een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermdende werking van circa 3 dB’, waarna we dus vervolgens in een participatief proces samen de te realiseren maatregelen bepalen.

Het vorenstaande zal worden uitgewerkt in drie formele besluiten op grond van de Wet geluidhinder c.a., waarvan één door de Minister van Infrastructuur en Milieu en twee door ons college. Op deze drie besluiten is de gangbare rechtsbescherming van toepassing waarbij belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen en in beroep kunnen gaan bij de Raad van State.

Participatie

Tijdens het opstellen van het definitief ontwerp is veelvuldig afgestemd met partijen. De belangrijkste gesprekspartners zijn in deze fase vertegenwoordigers van de doelgroep anders mobiele geweest. Samen met hen hebben we de bruikbaarheid en toegankelijkheid van de centrumhalte uitgewerkt. Dit heeft onder andere geresulteerd in ruimte op de perrons om elkaar goed te passeren, rekening houdend met de benodigde draaicirkels voor rolstoelgebruikers. Ook is het ontwerp zo uitgewerkt dat grote hoogteverschillen in de looproutes en bij de oversteekplaatsen niet voorkomen, om zodoende de toegankelijkheid verder te vergroten. Vervolgens is intensief afstemming gezocht met het OV-bureau en Q-buzz, de hulpverleningsdiensten en Q-park. Op 20 september is een Binnenstadscafé over het Definitief Ontwerp gehouden in het Kasteel, voorafgegaan door een bijeenkomst over het geluid. In de omgeving is een brief huis aan huis verspreid, stakeholders en belanghebbenden zijn op de hoogte gesteld en een advertentie is in de Gezinsbode geplaatst.

Ruim honderd mensen hebben het Binnenstadscafé bezocht. Aan de hand van impressiebeelden van de nieuwe centrumhalte en omgeving konden bezoekers in gesprek gaan met aanwezige specialisten. Mensen waren zichtbaar betrokken bij de voorgestelde veranderingen in hun directe woon- en werkomgeving, wat zich uitte in gedetailleerde vragen over het ontwerp. Onderwerpen als de geluidbelasting, de keuze voor een wegprofiel waarin automobilisten en fietsers gebruik maken van dezelfde rijstrook, parkeren, laden/lossen, zebra-markeringen en het in- en uitrijden van de parkeergarage Westerhaven kwamen veelvuldig aan de orde.

Net als de consequenties door het wijzigen van de rijroutes voor de auto en de effecten die ontstaan tijdens en na de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Met het geven van informatie en het uitleggen van de gemaakte keuzes, mede in relatie tot de lange termijn ontwikkelingen, is volstaan in de behoefte van menig bezoeker. Bezoekers die schriftelijk hebben gereageerd, hebben tevens een inhoudelijke, schriftelijke reactie ontvangen. De reacties hebben, behoudens enkele kleine ondergeschikte details, niet geleid tot aanpassingen van het Definitief Ontwerp.

Planning en Financiën

Het Definitief Ontwerp is opnieuw begroot en past binnen het verstrekte krediet conform het raadsbesluit van 29 juni jl. De werkzaamheden bereiden we momenteel verder voor. Onderdeel hiervan is de BSV-procedure bij het Rijk voor saneringswoningen en onze eigen procedures voor hogere grenswaarden voor geluid en het nemen van verkeersbesluiten. De procedure voor de omgevingsvergunning voor het verplanten en kappen van bomen (conform de BEA behorend bij het raadsbesluit van 29 juni jl.) loopt momenteel. De nutsbedrijven starten begin januari met het verleggen van kabels en leidingen. De fysieke maatregelen worden, mits de procedures rondom geluid zijn afgerond, voorjaar 2017 gerealiseerd. De bussen kunnen dan na de dienstregeling wijziging van zomer 2017 over de nieuwe route rijden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

BINNENSTAD
GRONINGEN



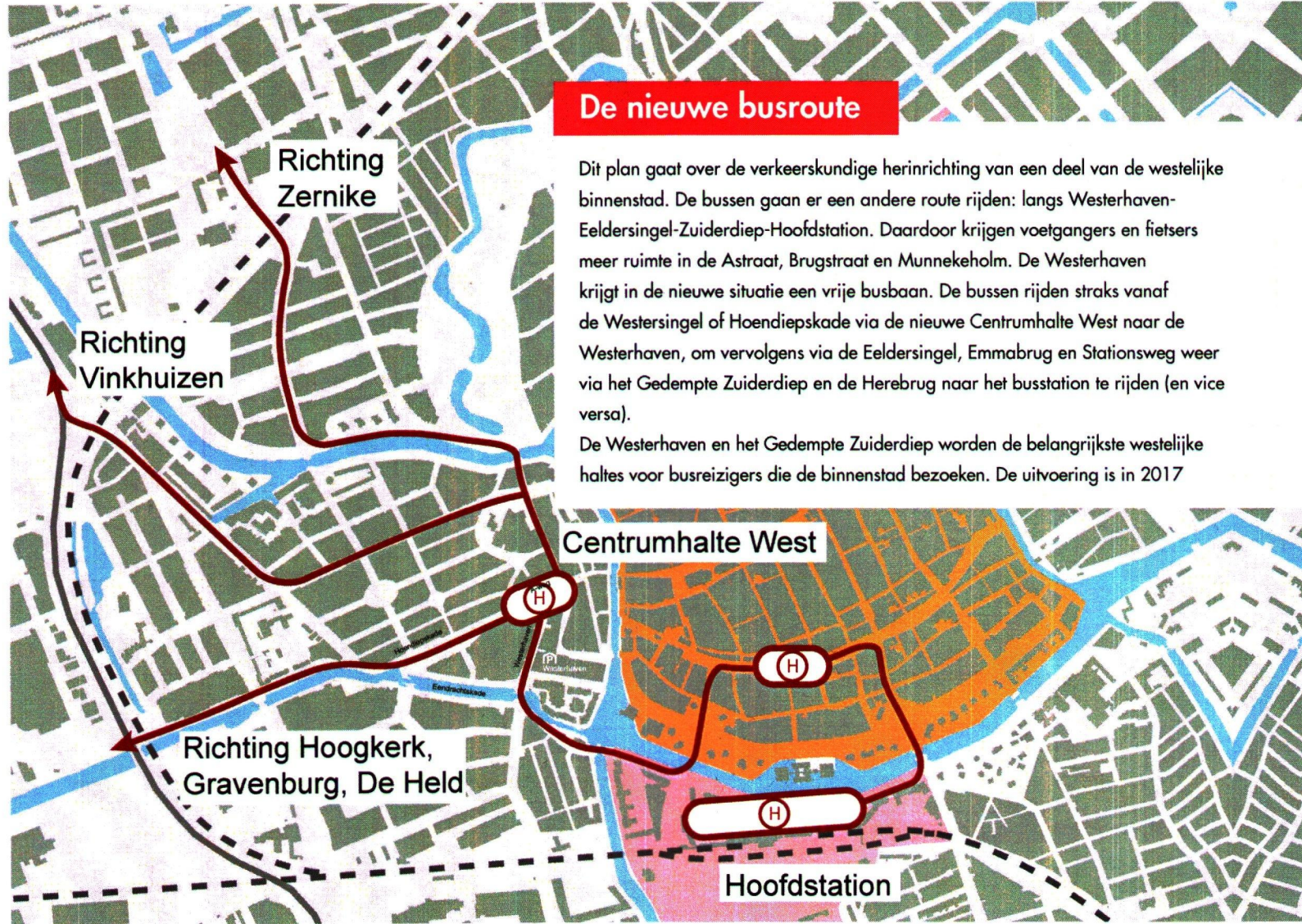
ruimte voor jou

Bussen over West
definitief inrichtingsplan

www.ruimtevoorjou.groningen.nl

Gemeente
Groningen

BILAGE



De nieuwe busroute

Dit plan gaat over de verkeerskundige herinrichting van een deel van de westelijke binnenstad. De bussen gaan er een andere route rijden: langs Westerhaven-Eeldersingel-Zuiderdiep-Hoofdstation. Daardoor krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte in de Astraat, Brugstraat en Munnekeholm. De Westerhaven krijgt in de nieuwe situatie een vrije busbaan. De bussen rijden straks vanaf de Westersingel of Hoendiepskade via de nieuwe Centrumhalte West naar de Westerhaven, om vervolgens via de Eeldersingel, Emmabrug en Stationsweg weer via het Gedempte Zuiderdiep en de Herebrug naar het busstation te rijden (en vice versa).

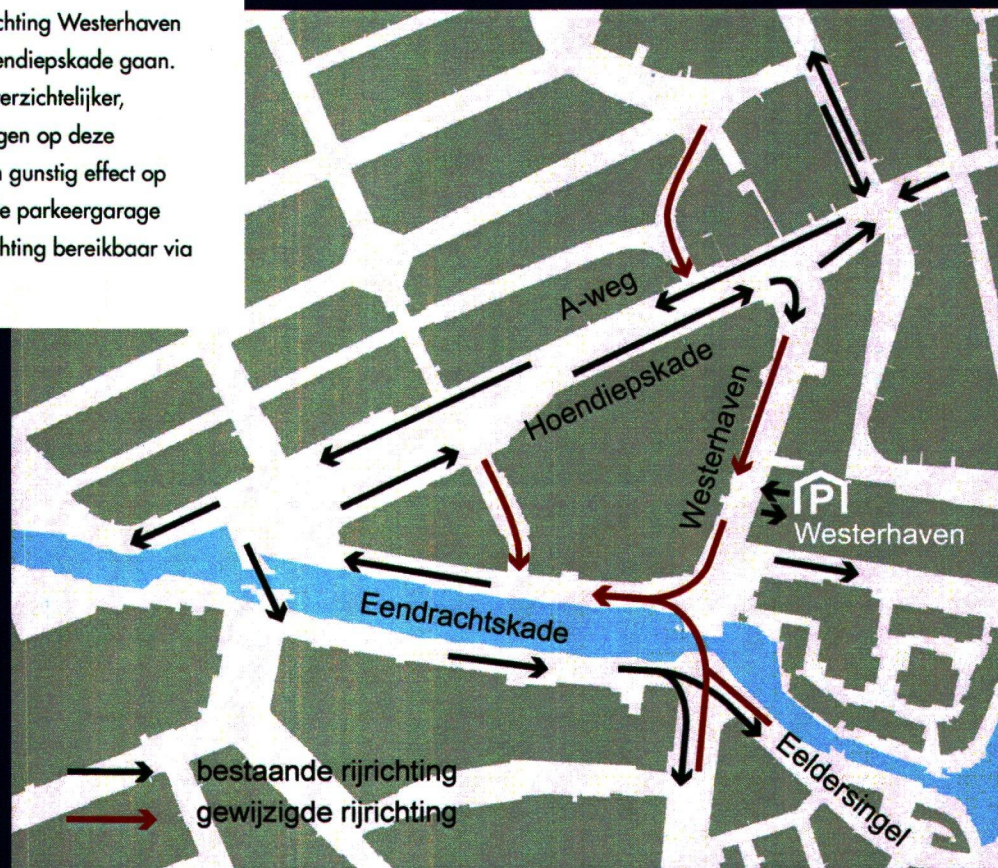
De Westerhaven en het Gedempte Zuiderdiep worden de belangrijkste westelijke haltes voor busreizigers die de binnenstad bezoeken. De uitvoering is in 2017

Centrumhalte West

Hoofdstation

Wat betekent dat voor de auto

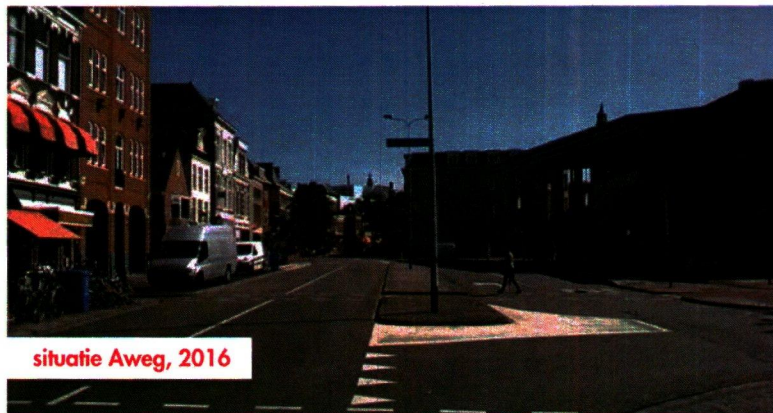
Autoverkeer vanaf de Eeldersingel richting Westerhaven zal straks via Eendrachtskade en Hoendiepskade gaan. De kruising Eendrachtbrug wordt overzichtelijker, door het aantal (afslaande) bewegingen op deze kruising te verminderen. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming voor bus én auto. De parkeergarage Westerhaven is vanuit noordelijke richting bereikbaar via de parallelweg naast de busbaan.



Het totaalplan in één overzicht

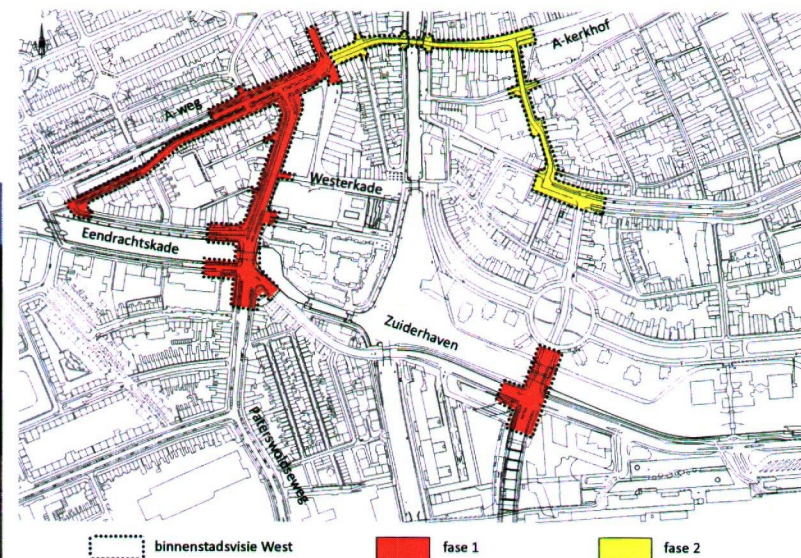
fase 1: herinrichting nieuwe busroute

- aanleg centrumhalte West (hoek Aweg/Westerhaven)
- op de busroute ook maatregelen gericht op vlotte doorstroming
- busroute langs Westerhaven
- parallelweg in zuidelijke richting voor autoverkeer en fiets
- reconstructie kruispunt Eendrachtsbrug
- betere afwikkeling verkeer, snellere doorstroming
- aanpassen /verruimen bocht Abel Tasmanplein
- vrije busbaan Emmabrug
- start uitvoering voorjaar 2017

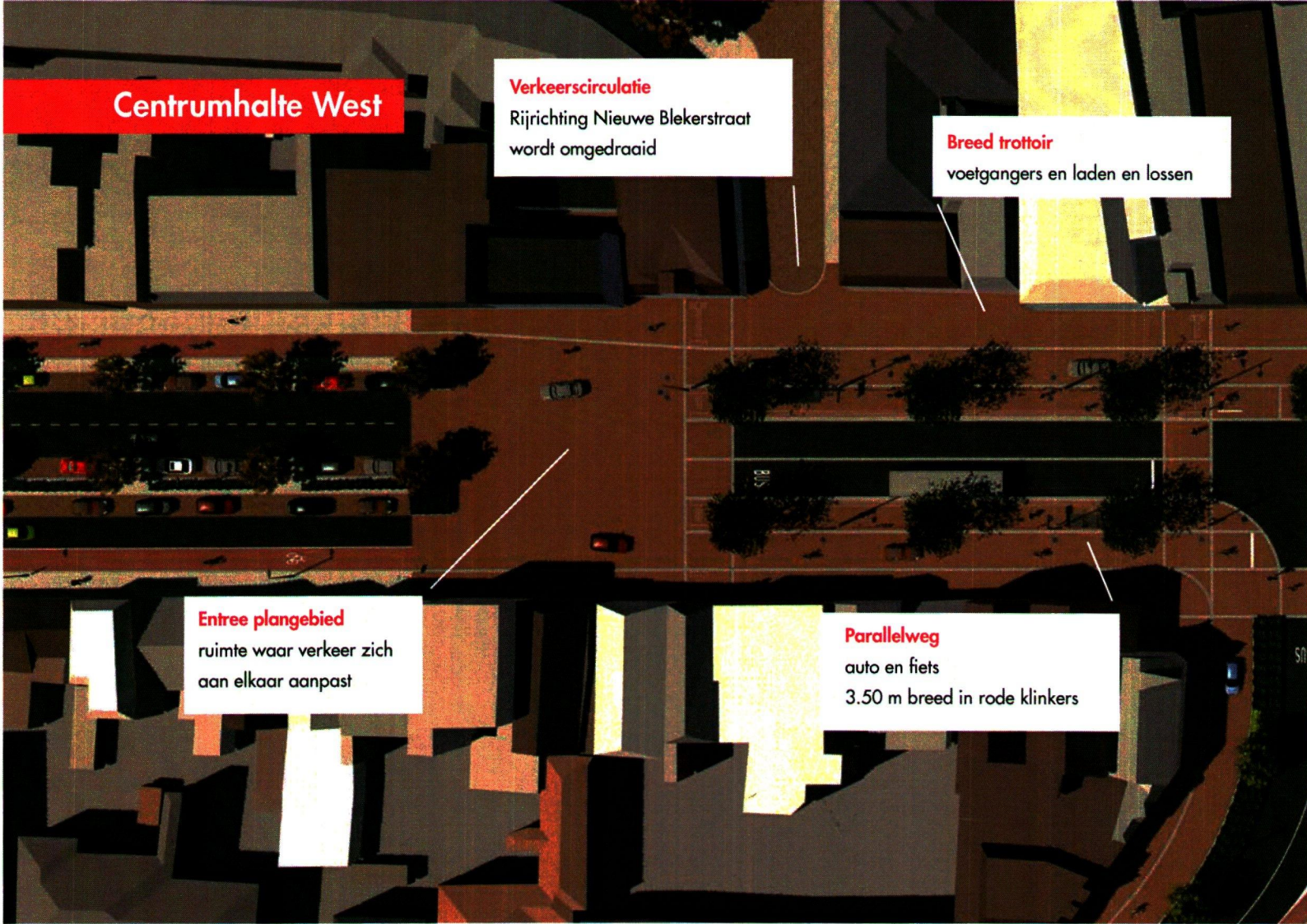


fase 2: herinrichting van straten

- langs oorspronkelijke busroute
- Astraat, Brugstraat, Munnekeholm
- ontwikkeling plan: najaar 2016
- start uitvoering: najaar 2017







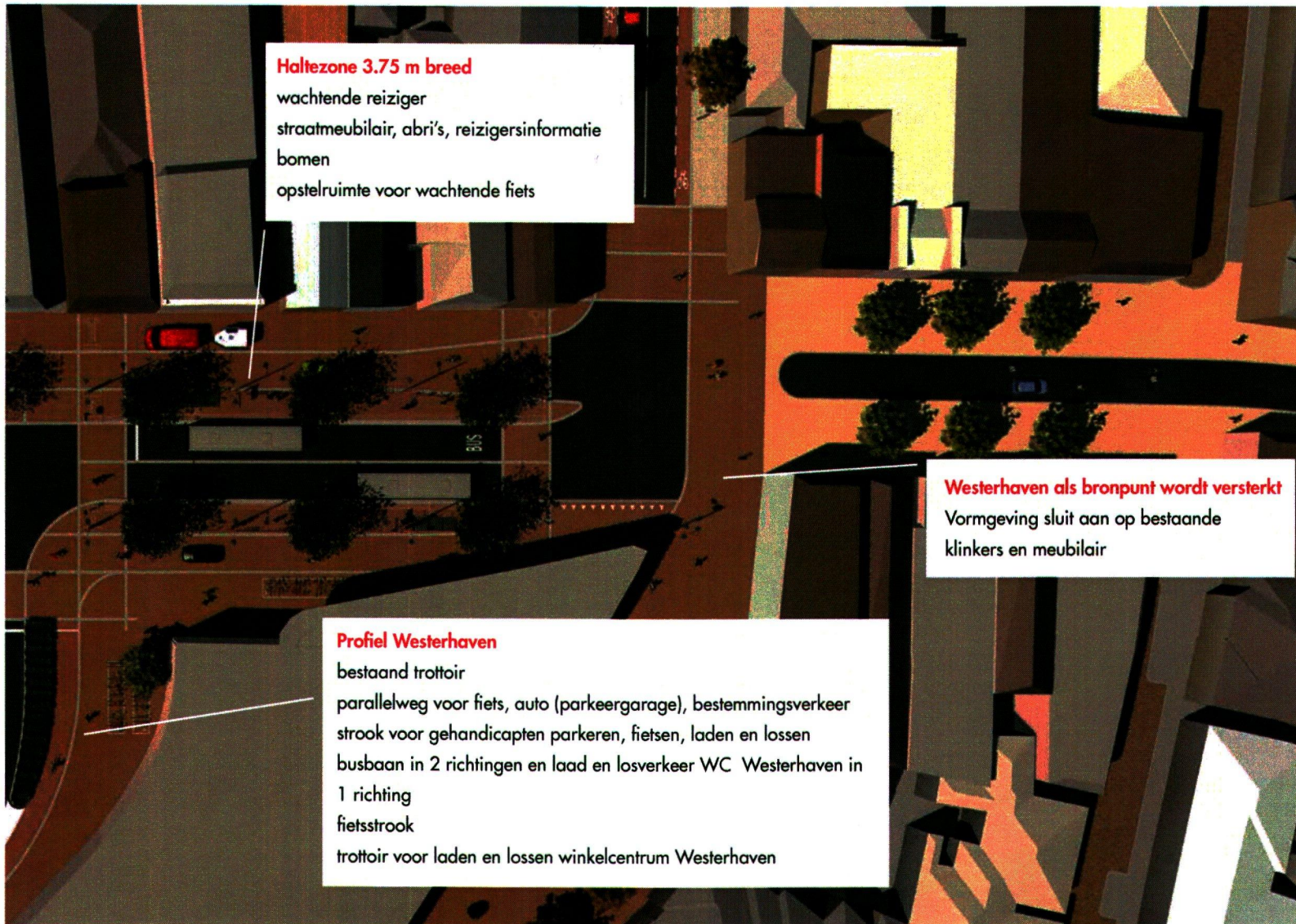
Centrumhalte West

Verkeerscirculatie
Rijrichting Nieuwe Blekerstraat
wordt omgedraaid

Breed trottoir
voetgangers en laden en lossen

Entree plangebied
ruimte waar verkeer zich
aan elkaar aanpast

Parallelweg
auto en fiets
3.50 m breed in rode klinkers



Haltezone 3.75 m breed

wachtende reiziger
straatmeubilair,abri's, reizigersinformatie
bomen
opstelruimte voor wachtende fiets

Westerhaven als bronpunt wordt versterkt

Vormgeving sluit aan op bestaande
klinkers en meubilair

Profiel Westerhaven

bestaand trottoir
parallelweg voor fiets, auto (parkeergarage), bestemmingsverkeer
strook voor gehandicapten parkeren, fietsen, laden en lossen
busbaan in 2 richtingen en laad en losverkeer WC Westerhaven in
1 richting
fietsstrook
trottoir voor laden en lossen winkelcentrum Westerhaven

Centrumhalte West

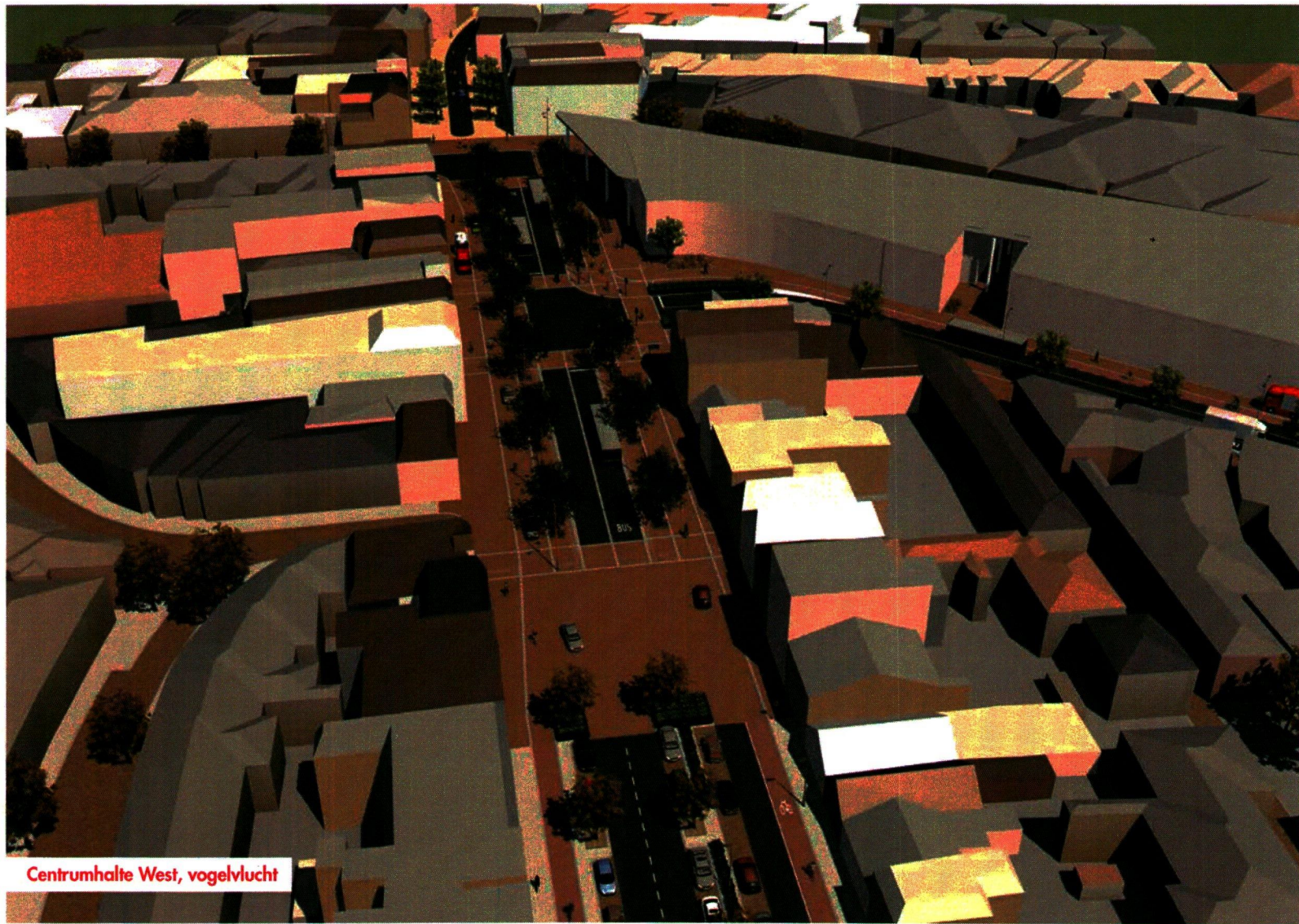
- aanleg langgerekt halte-eiland in het midden van de Aweg metabri's
- deel Aweg maximumsnelheid 30 km: veiliger, minder geluidsoverlast
- extra aandacht voor ruimte en overzicht voor de voetganger en buspassagier
- speciale aandacht voor afslaan fietsers



Zicht op Westerhaven/Stripmuseum



Kruising Centrumhalte/Westerhaven



Centrumhalte West, vogelvlucht

Verkeer Westerhaven/Eendrachtsbrug

- busverkeer Centrumhalte West-Eendrachtsbrug in beide richtingen
- autoverkeer richting westelijke binnenstad in de toekomst vanaf westelijke ringweg
- autoverkeer in zuidelijke richting langs parallelweg Westerhaven
- entree parkeergarage vanaf parallelweg , dus vanuit noordzijde Westerhaven
- uitgaand verkeer parkeergarage gaat linksaf richting Eendrachtskade nz
- verbeterde doorstroming op kruispunt Eendrachtsbrug
- fiets richting zuid: met de auto op parallelweg; fiets richting noord: op aparte fietsstrook
- langs parallelweg laden en lossen, gehandicaptenparkeren en fietsparkeren



Westerhaven, zicht richting zuid

Geluid

De veranderingen in de verkeerssituatie rond de Westerhaven hebben gevolgen voor de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Op sommige plekken zal deze afnemen, zoals in de Astraat, Brugstraat, Westerhaven en Eeldersingel. In een aantal andere straten (Hoendiepskade, Aweg, Eendrachtsskade NZ) zal de geluidbelasting echter toenemen, waarbij soms maatregelen noodzakelijk zijn. Bij ongeveer 100 woningen laat de gemeente akoestisch/bouwkundig onderzoek doen om te kunnen beoordelen of maatregelen aan de orde zijn.

Alternatief vervoer

De gemeente gaat 2 jaar experimenteren met vormen van alternatief vervoer. Het alternatief vervoer is beschikbaar vanaf het moment dat de bussen een andere route gaan rijden, medio 2017. Het eerste jaar gaat deze route langs Westerhaven-Akerkhof-Gedempte Zuiderdiep. Daarbij maken we gebruik van verschillende vervoersmiddelen waaronder een elektrische bus. Kinderwagens, rollators of opklapbare rolstoelen kunnen mee.

Uitvoeringsagenda

Behalve het inrichtingsplan Bussen over West staat er veel te gebeuren de komende jaren. In totaal gaat het om tientallen projecten die tezamen worden opgepakt om de binnenstad van Groningen aantrekkelijker, toegankelijker en veiliger te maken. Meer informatie over de 50 projecten is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl. De binnenstadsvisie en de uitgebreide versie van 'Bussen over West' staat op gemeente.groningen.nl/nieuwe-plannen-binnenstad.

De komende vijf jaar geven tientallen projecten onder de noemer Binnenstad 050 – ruimte voor jou een forse impuls aan de binnenstad. Doel is een aantrekkelijke, toegankelijke, veilige en bereikbare binnenstad van Groningen, ook in de toekomst. Voor jong en oud, voor iedereen. Voetgangers en fietsers krijgen (veel) meer ruimte. Daarvoor gaan de bussen wel op een andere wijze door de binnenstad rijden. Het eerste project - Bussen over West - richt zich op de verkeerskundige herinrichting van een deel van de westelijke binnenstad. Dit plan gaat over de aanleg van de nieuwe busroute Westerhaven-Eeldersingel-Zuiderdiep-Hoofdstation. De auto-routing wijzigt daarmee ook. Op de kop van de Westerhaven/Aweg komt de nieuwe Centrumhalte West. De uitvoering is in 2017.

ruimte voor jou

www.ruimtevoorjou.groningen.nl

Gemeente
Groningen

Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Q-Park Alexandra Caracas en Jaap Imminga
Van: Peter Traas
Datum: 17 augustus 2016
Kopie: -
Ons kenmerk: BD4932-100-100 T&PN001D04
Classificatie: Vertrouwelijk, definitief

Onderwerp: Beoordeling "Inrichtingsplan Bussen over West" in relatie tot de Q-Park parkeergarage Westerhaven in Groningen

1. Inleiding

Recent heeft de gemeente Groningen het "Inrichtingsplan Bussen over West" bekend gemaakt. Het Inrichtingsplan stond als discussiestuk op de agenda van de raadsvergadering op 29 juni j.l. Het voorstel van het college van B&W is met algemene stemmen aangenomen. Dit plan heeft ook consequenties voor de Q-Park parkeergarage aan de Westerhaven. Q-Park heeft aan de gemeente kenbaar gemaakt nadeel te ondervinden van dit Inrichtingsplan. Daarom is in de gemeenteraad ook besloten dat de verdere planuitwerking in overleg met Q-Park zal plaatsvinden. Bekeken zal worden of er voor de (situatie bij de) parkeergarage nog optimalisaties mogelijk zijn.

Q-Park heeft Royal HaskoningDHV gevraagd de plannen te beoordelen vanuit de belangen van de Q-Park parkeergarage Westerhaven. Dit doen wij door in deze notitie specifiek voor de parkeergarage in te gaan op:

- Bereikbaarheid/routes voor autoverkeer van/naar de parkeergarage.
- Aannames met betrekking tot gebruikte verkeersgegevens.
- Verkeersveiligheidssituatie.
- Laden en lossen.
- Proces.

De beoordeling is gemaakt op basis van het "Inrichtingsplan "Bussen over West". Er is een aantal vragen geformuleerd en er zijn voorstellen voor verbetering gedaan. Deze kunt u inbrengen in uw contacten met de gemeente Groningen.

2. Bereikbaarheid/routes voor autoverkeer van/naar de parkeergarage

Naar de parkeergarage

In de huidige situatie is de parkeergarage bereikbaar via de routes:

- 1 Zuidelijke ringweg – Emmaviaduct – Emmasingel – Eeldersingel – Westerhaven.
- 2 Westelijke ringweg – Hoendiep – Eendrachtskade Zuidzijde – Westerhaven.
- 3 (Westelijke ringweg – Peizerweg -) Paterswoldseweg – Westerhaven.
- 4 Westersingel – A-weg – Eendrachtskade Zuidzijde – Westerhaven.

In het Inrichtingsplan vervalt de directe bereikbaarheid van de parkeergarage voor 2 van de 4 routes, namelijk voor de routes 1 en 3. Parkeerders die via de routes 1 en 3 komen aanrijden, dienen om te rijden via de Eendrachtskade Noordzijde – Hoendiepskade – Westerhaven. In vergelijking met de huidige situatie is dit een langere route. Bovendien is deze route onlogisch, want als deze parkeerders op de Eendrachtbrug rijden, zien zij de parkeergarage Westerhaven liggen, maar moeten omrijden om er daadwerkelijk te komen.

De gemeente Groningen ziet de route via het Hoendiep als belangrijkste route om het westelijke centrumdeel (brongpunt Westerhaven) te bereiken. De routes 1 en 3 zijn daarmee geen (hoofd)routes meer naar dit centrumdeel. De afstand voor parkeerders die in plaats van via de routes 1 en 3 via het Hoendiep rijden, wordt daarmee langer. Uit de richtingen Hoogezand en Assen bijna 2 kilometer (gerekend vanaf het Julianaplein en uit de richting Drachten een paar honderd meter (gerekend vanaf het Vrijheidsplein).

De bereikbaarheid van de garage vanuit de routes 2 en 4 verbetert doordat er directe routes ontstaan. Voor route 2: Hoendiep – Hoendiepskade – Westerhaven (de omrijbeweging via de Eendrachtskade Zuidzijde is niet meer nodig). Voor route 4: Westersingel – Westerhaven (de omrijbeweging via de A-weg – Eendrachtskade Zuidzijde is niet meer nodig).

Vanuit de parkeergarage

In de huidige situatie verlaten alle uitgaande voertuigen de garage via de routes:

- 1 Westerhaven – Westersingel.
- 2 Westerhaven – A-weg – Hoendiep – Westelijke ringweg.
- 3 Westerhaven – A-weg - Eendrachtskade Zuidzijde – Paterswoldseweg (Peizerweg - Westelijke ringweg).
- 4 Westerhaven – A-weg – Eendrachtskade Zuidzijde – Eeldersingel – Emmasingel – Emmaviaduct – Zuidelijke ringweg.

In de uitwerking van de gemeente rijden alle voertuigen vanuit de parkeergarage de route Westerhaven - Eendrachtskade Noordzijde. Daarna verdeelt het verkeer zich:

- 1 Hoendiepskade – Westersingel.
- 2 Hoendiep – Westelijke ringweg.
- 3 Eendrachtskade Zuidzijde – Eeldersingel – Emmasingel – Emmaviaduct – Zuidelijke ringweg.
- 4 Eendrachtskade Zuidzijde – Paterswoldseweg – (Peizerweg - Westelijke ringweg).

Route 1 uit de huidige situatie wordt door het Inrichtingsplan langer. De routes 2, 3 en 4 uit de huidige situatie veranderen wel, maar blijven qua oriëntatie en lengte min of meer gelijk (Eendrachtskade Noordzijde in plaats van A-weg). Ook hier geldt, dat in de visie van de gemeente de (langere) route via het Hoendiep de hoofdroute is.

Conclusie

De routes van en naar de parkeergarage veranderen door het Inrichtingsplan. Afhankelijk van de herkomst en bestemming van de parkeerders is dit een verbetering of een verslechtering voor wat betreft bereikbaarheid / directheid van de route:

- Vanuit het noorden (Westersingel) verbetert het, maar naar het noorden verslechtert het.
- Van/naar het oosten (Eeldersingel) verslechtert het. Echter, doel van de gemeente is dat dit verkeer via het Hoendiep rijdt.
- Vanuit/naar het zuiden (Paterswoldseweg) verslechtert het. Ook hier geldt dat volgens de gemeente dit verkeer via het Hoendiep moet rijden.
- Vanuit/naar het westen (Hoendiep) verbetert het.

De ervaring van Q-Park is dat het merendeel van de parkeerders naar de garage rijdt via de Eeldersingel of Paterswoldseweg. Deze directe routes naar de garage vervallen in het Inrichtingsplan van de gemeente. Conform het Inrichtingsplan is er nog de mogelijkheid voor de parkeerders dat zij omrijden via de Eendrachtsskade Noordzijde – Hoendiepskade – Westerhaven. Echter, volgens de visie van de gemeente moeten parkeerders rijden via de route Hoendiep – Hoendiepskade – Westerhaven. Voor een groot deel van de parkeerders van de garage betekent dit dus een langere, minder directe en onlogische route naar de garage.

De afstand voor parkeerders die via het Hoendiep gaan rijden, wordt langer. Uit de richtingen Hoogezand en Assen bijna 2 kilometer (gerekend vanaf het Julianaplein en uit de richting Drachten een paar honderd meter (gerekend vanaf het Vrijheidsplein).

Parkeerders moeten hierdoor ten opzichte van nu dus meer moeite doen om de Q-Park parkeergarage te bereiken. Het is aannemelijk dat hierdoor een deel van de parkeerders voor een andere parkeergelegenheid zal kiezen.

3. Aannames met betrekking tot gebruikte verkeersgegevens

In het Inrichtingsplan van de gemeente is, met uitzondering van pagina 29, geen cijfermatige onderbouwing te vinden over de verkeersafwikkeling en de keuzes die in het Inrichtingsplan zijn gemaakt. Ook in de nieuwe situatie blijft het gebied een bijzondere verkeerscirculatie houden. Het is goed om op voorhand zeker te zijn dat de voorgestelde verkeerscirculatie ook daadwerkelijk de beoogde hoge kwaliteit qua verkeersafwikkeling heeft en een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. De kwalitatief beschreven effecten over verkeersstromen en verkeersafwikkeling in het gebied lijken logisch, maar zijn niet controleerbaar. Daarom is de zorg van Q-park over het wel/niet functioneren van de voorgestelde verkeerscirculatie en daarmee de bereikbaarheid van de parkeergarage Westerhaven terecht.

In het document wordt op pagina 28 aangegeven dat de verkeersafwikkeling van en naar de parkeergarage Westerhaven is gesimuleerd. Niet duidelijk is of daarmee de schetsen op pagina 29 worden bedoeld. Uitgaande van de getoonde getallen op pagina 29 is de conclusie juist dat verkeersafwikkeling van/naar de parkeergarage in de Westerhaven vlot kan verlopen. Niet duidelijk of controleerbaar is of actuele verkeerscijfers zijn gebruikt. Bij Q-park is bekend dat het gebruik van de parkeergarage na het vestigen van Primark met 50% is gestegen. De vraag is of deze stijging in de cijfers is meegenomen.

Uit cijfers van Q-Park blijkt dat er op jaarbasis circa 250.000 parkeerders gebruik maken van de parkeergarage. Uit hoofdstuk 2 blijkt dat een deel daarvan een langere route moet rijden van/naar de garage te rijden. Hierdoor zal de CO₂-uitstoot ten opzichte van nu toenemen. Door het ontbreken van inzicht in de feitelijke verkeerscijfers is het echter voor ons niet mogelijk om dit te bepalen.

4. Verkeersveiligheidssituatie

In het Inrichtingsplan wordt op basis van aantallen (vracht)auto's, bussen en (brom)fietsers op de pagina's 28 en 29 gesproken over verkeersafwikkeling, maar niet over verkeersveiligheid. Specifiek voor het in- en uitrijden van de parkeergarage is dit naar onze mening nadrukkelijk wel een aandachtspunt. Voor zowel het in- als uitrijden dient namelijk de busbaan 1 maal plus 1 of 2 maal een drukke (brom)fietsroute te worden gekruist. Hierdoor ontstaan veel potentiële conflictsituaties:

- Inrijdend verkeer dient vanaf de parallelweg Westerhaven rekening te houden met (in volgorde):
 - Stroom (brom)fietsers die in dezelfde richting (noord-zuid) op de parallelweg rijden en veelal niet wachten als auto's afslaan.
 - Bussen op de busbaan die uit twee richtingen komen (dus ook van achteren).
 - Stroom (brom)fietsers zuid-noord met soms (brom)fietsers die in de verkeerde richting rijden.
 - Voetgangers op het voetpad.
 - Parkeerders die de garage verlaten.
 - Indien aan de orde, geparkeerde voertuigen voor laden en lossen op de busbaan die het uitzicht belemmeren.
- Uitrijdend verkeer dient vanuit de garage rekening te houden met (in volgorde):
 - Voetgangers op het voetpad.
 - Stroom (brom)fietsers zuid-noord met soms ook (brom)fietsers die in verkeerde richting rijden.
 - Bussen op de busbaan die uit twee richtingen komen.
 - (Brom)fietsers en voertuigen op de parallelweg aan de westzijde van de busbaan. Parkeerders uit de garage moeten invoegen naar links in het verkeer dat op de parallelweg rijdt, dus ook in de drukke noord-zuid (brom)fietsroute.
 - Parkeerders die vanaf de parallelweg (westzijde) linksaf naar de parkeergarage willen rijden.
 - Indien aan de orde, geparkeerde voertuigen voor laden en lossen op de busbaan die het uitzicht belemmeren.

Parkeerders moeten in de nieuwe situatie dus zowel bij het in- als uitrijden van de garage veel informatie verwerken. Bovendien moet de keuze om over te steken goed zijn, want er moet in 1 keer overgestoken worden. In het ontwerp is geen ruimte om ergens stil te staan. Bij stil staan wordt of het voetpad, of de (brom)fietsroute of de busbaan geblokkeerd. Zeker op drukke momenten kan deze situatie tot stress bij parkeerders leiden met daardoor een verhoogde kans op een verkeerde beslissing. De voorgestelde verkeerssituatie leidt naar onze mening tot een verhoogde kans op conflicten.

5. Laden en lossen

In het Inrichtingsplan is voorzien in laden en lossen op de busbaan in de Westerhaven. Bekend is dat er op sommige momenten meerdere vrachtwagens gelijktijdig laden/lossen op de Westerhaven. Dit betekent dat bussen op momenten dat er geladen/gelost wordt, stilstaande vrachtwagens moeten

inhalen. Dit levert twee aandachtspunten welke naar onze mening extra aandacht verdienen, te weten:

- Het aantal bussen in combinatie met het aantal laad- en losmomenten. In hoeverre leidt dit tot een verstoorde verkeersafwikkeling op de Westerhaven?
- Vrachtwagens die staan te laden/lossen belemmeren het uitzicht van parkeerders die van/naar de parkeergarage rijden. Dit leidt tot het "afdekken" van bussen (of vrachtwagens) die net achter de vrachtwagens rijden en dus niet zichtbaar zijn voor voertuigen van/naar de parkeergarage.

Verder is met betrekking tot laden en lossen uit de beschikbare informatie in het Inrichtingsplan niet duidelijk of in de nieuwe situatie op alle aan te passen wegen in het Inrichtingsplan rekening is gehouden met voldoende ruime boogstralen voor vrachtwagens. Indien blijkt dat boogstralen (te) krap zijn, kan dit tot een verstoorde verkeersafwikkeling leiden en komt daarmee komt de bereikbaarheid van de parkeergarage onder druk te staan.

6. Proces

In het Inrichtingsplan staat dat er plannen op twee momenten zijn gepresenteerd en er gelegenheid is gegeven om reacties te geven, namelijk in november 2015 tijdens het LetsGro-festival en in april 2016 tijdens Binnenstadscafé Bussen over West. Tijdens die bijeenkomsten is vooral de verkeerscirculatie, verkeerscirculatie en verkeersveiligheid onderwerp van gesprek geweest; specifiek is daarbij de situatie van de parkeergarage aan de orde geweest.

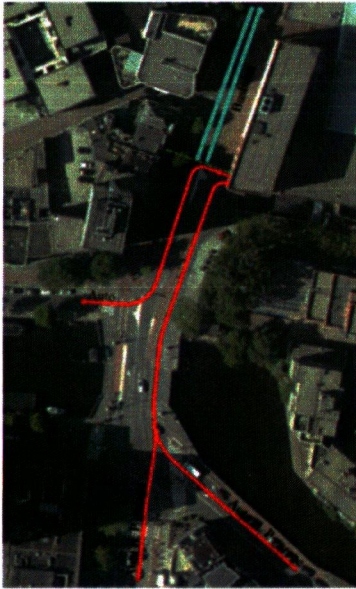
Q-Park is alleen door de gemeente Groningen uitgenodigd om het 1^e ontwerp te bekijken. Q-Park heeft toen aangegeven geschrokken te zijn van de voorgestelde verkeerssituatie, vooral de verkeersveiligheid voor het in- en uitrijden van de garage. Q-Park heeft toen proactief voor haar meer wenselijke situaties en oplossingen aangedragen. Deze waren vooral gericht op veiliger routes van- en naar de parkeergarage. In het Inrichtingsplan is geen van die voorstellen overgenomen.

A. Vragen:

- 1 Is een variant overwogen om binnen het Inrichtingsplan de routes naar de parkeergarage onveranderd (dus conform huidige situatie) te laten? Zo ja, wat zijn de overwegingen geweest om niet voor die variant te kiezen?
- 2 Niet duidelijk is hoe de Steenhouwerskade bereikt kan worden. Deze weg wordt in het Inrichtingsplan niet benoemd. Klopt het dat verkeer naar de Steenhouwerskade dezelfde routes volgt als naar de parkeergarage?
- 3 Hoe is het totaal aan verkeerscirculatiemaatregelen qua effecten op verkeersstromen en –aantallen beoordeeld? Hoe is bepaald dat "het totaalplaatje" werkt / beter is dan de huidige situatie?
- 4 Betreft de genoemde simulatie op pagina 28 de schetsen op pagina 29?
- 5 In hoeverre is rekening gehouden met het toegenomen gebruik van de parkeergarage als gevolg van de vestiging van Primark?
- 6 Hoe gedetailleerd is naar de verkeersafwikkeling in het gebied gekeken? Anders gezegd, kan de gemeente garanderen dat de verkeersafwikkeling van/naar de parkeergarage vlot en veilig verloopt?

B. Voorstellen voor verbetering

Handhaven deel huidige routes naar parkeergarage



Naar onze mening is het goed mogelijk om een deel van de huidige routes naar de parkeergarage in stand te houden zonder dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke context en de kwaliteitsimpuls zoals die met het Inrichtingsplan wordt bereikt. In figuur 1 zijn de routes van en naar de parkeergarage weergegeven:

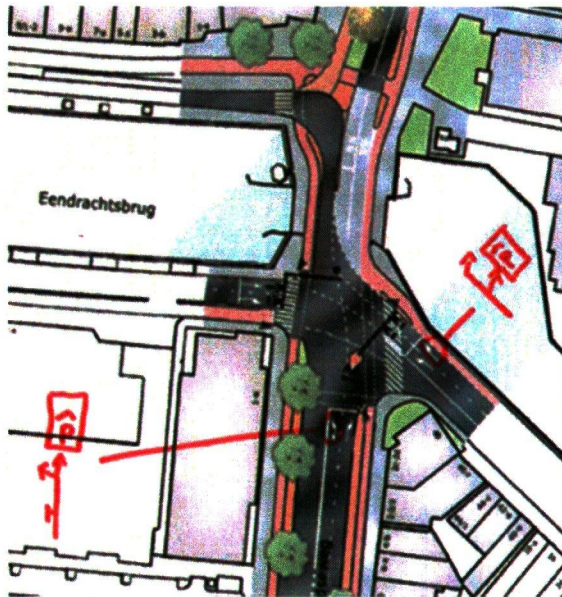
- Verkeer kan vanaf de Eeldersingel en de Paterswoldseweg de parkeergarage bereiken.
- Verkeer kan vanaf de Eendrachtskade zuidzijde niet meer linksaf naar de parkeergarage. Dat verkeer kan via de nieuwe route Hoendiep – Hoendiepskade – Westerhaven rijden.
- Al het verkeer vertrekt uit de parkeergarage linksaf en rijdt via de Eendrachtskade noordzijde weg.
- In dit voorstel begint/eindigt de busbaan ten noorden van de in- en uitgang van de parkeergarage.

Figuur 1: Voorstel routing van/naar de parkeergarage

Het gebied tussen de in- en uitgang van de parkeergarage en de Eendrachtskade noordzijde kan wel in lijn met de rest van de Westerhaven worden ingericht. Medegebruik van de busbaan kan daarbij worden overwogen. Bij een deels vergelijkbare oplossing (parkeergarage Casino aan het Gedempte Kattendiep) in Groningen, zie figuur 2, is na verloop van tijd verkeer op de busbaan toegestaan (in één richting). Ook hier moesten parkeerders oorspronkelijk de busbaan oversteken en dan linksaf slaan de parallelweg op.



Figuur 2: Situatie Gedempte Kattendiep, Groningen

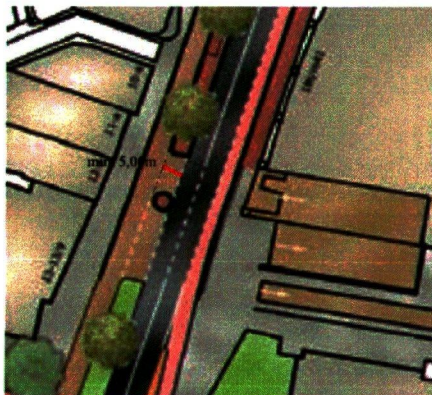


Het effect van dit voorstel op de verkeersafwikkeling van de verkeerslichtenregeling bij de Eendrachtsweg ten opzichte van het voorstel uit het Inrichtingsplan is naar onze mening beperkt, zie figuur 2:

- Parkeerders vanaf de Eeldersingel kunnen meerijden in de geplande (en huidige) rechtsaffer op de Eeldersingel. Er is geen extra groep in de verkeersregeling nodig.
- Parkeerders vanaf de Paterswoldseweg kunnen meerijden in de geplande linksaffer op de Paterswoldseweg. Ook hier is geen extra groep in de verkeersregeling nodig.
- Door deze oplossing neemt de verkeersdruk op de Eendrachtskade noordzijde, Hoendiepskade en Westerhaven (noordelijke deel) af ten opzichte van het Inrichtingsplan.

Figuur 3: Voorstel aanpassen ten opzichte van Inrichtingsplan kruispunt Eeldersingel-Paterswoldseweg-Eendrachtskade zuidzijde

Verhogen verkeersveiligheid voor in- en uitrijden parkeergarage



De complexiteit voor verkeersdeelnemers op deze locatie zit in het grote aantal prikkels dat hij krijgt vanuit verschillende richtingen. Veel prikkels leiden veelal tot extra opletend wat weer ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Echter, hier moet de beslissing om over te steken in één keer goed zijn. Er is namelijk geen "foutruimte" om stil te staan. Bovendien zijn er veel kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers. Het verbreden van de berm tussen de westelijke parallelweg en de busbaan tot 5 meter biedt in ieder geval enige "foutruimte" voor uitrijdende parkeerders. Voor parkeerders naar de garage biedt het als voordeel

Figuur 4: Voorstel verbreden tussenberm tot 5 meter

dat ze bijna haaks op de busbaan komen te staan met daardoor een beter zicht op de busbaan en de zuid-noord fietsroute en de voetgangers aan de oostzijde van de busbaan. Ook kan een voertuig uit de garage daar stil staan om te wachten op (brom)fietsers en auto's die rijden op de parallelweg en van rechts komen.

Deze oplossing draagt ook bij aan goed zicht op de busbaan in beide richtingen. Als voorbeeld de situatie op het Gedempte Zuiderdiep bij de afslag naar de Kleine Haddingestraat, zie figuur 5. Goed zicht is van belang om aanrijdingen "van achteren" en als gevolg van afdekken te voorkomen.

Idealiter zou er ook aan de oostzijde van de busbaan een dergelijke tussenberm moeten komen.



Figuur 5: Situatie Gedempte Zuiderdiep-Kleine Haddingestraat

Datum : 31-10-2016

Onderwerp: Reactienota op notitie Q-park

Inleiding

Q-park heeft RHDHV gevraagd het "Inrichtingsplan Bussen over West", zoals behandeld in de raadsvergadering van 29 juni jl., te beoordelen vanuit de belangen van de Q-Park parkeergarage Westerhaven. De bevindingen staan weergegeven in een notitie d.d. 17 augustus 2016 met kenmerk BD4932-100-100 T&PN001D04, die op 18 augustus tussen gemeente en Q-park is besproken. Deze memo bevat een reactie op de bevindingen uit deze notitie, antwoorden op gestelde vragen uit deze notitie en een beschrijving van de onderdelen die uit het voorstel van Q-park zijn overgenomen en verwerkt in het Definitief Ontwerp.

Algemene opmerkingen op notitie Q-park

Conform de toezegging van wethouder van Keulen, zijn de resultaten van het Q-park onderzoek meegenomen in de ontwikkeling van het Definitief Ontwerp voor het inrichtingsplan Bussen over West. Voor een goede beschouwing achten wij het noodzakelijk om enkele algemene kanttekeningen te plaatsen op de notitie van Q-park:

- Het is geen doel vanuit het inrichtingsplan Bussen over West om de autoroutes van/naar het oosten (via de Eeldersingel) via het Hoendiep en de Ringweg te laten rijden, maar juist een gevolg van de aanpassingen van de gehele verkeersstructuur door de Aanpak Ring Zuid. Met het inrichtingsplan Bussen over West wordt juist rekening gehouden met deze effecten om te zorgen voor een toekomstbestendige uitwerking, waarbij de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de parkeergarage van groot belang is.
- Wij hebben voorafgaand het vaststellen van het inrichtingsplan Bussen over West vier keer met Q-park om tafel gezeten om de effecten van de Bussen over West te duiden en de toekomstige situatie te bespreken. Dit heeft echter niet tot overeenstemming geleid.

Opmerkingen uit notitie Q-park RHDHV**1. Bereikbaarheid/routes voor autoverkeer van/naar de parkeergarage****Samenvatting standpunt Qpark:**

De routes van en naar de parkeergarage veranderen door het Inrichtingsplan. Qpark geeft aan dat afhankelijk van de herkomst en bestemming van de parkeerders dit een verbetering of een verslechtering is voor wat betreft de bereikbaarheid / directheid van de route. Qpark geeft aan de ervaring te hebben dat het merendeel van de parkeerders naar de garage rijdt via de Eeldersingel of Paterswoldseweg. Deze directe routes vervallen in het Inrichtingsplan. Qpark stelt daarom voor het Inrichtingsplan te wijzigen zodat verkeer vanaf de Eeldersingel en de Paterswoldseweg via een directe en kortste route de parkeergarage kan bereiken. Qpark stelt voor de busbaan te beginnen en eindigen ten noorden van de in-/uitgang van de parkeergarage.

Reactie Gemeente Groningen:

De gemeente gaat niet mee in dit voorstel en heeft hiervoor de volgende argumenten.

De parkeergarage Westerhaven zal na realisatie van de Zuidelijke Ringweg bewegwijzerd worden via de Westelijke Ringweg. Verkeer uit de richtingen Hoogezand, Assen en Drachten zal na realisatie van de Zuidelijke Ringweg veel sneller de parkeergarage kunnen bereiken via de Westelijke Ringweg dan via een route over het onderliggend weggennet via de Brailleweg, het Emmaviaduct en de Eeldersingel. Ook voor de terugweg is de route via de Westelijke Ringweg de beste en snelste keuze. De verwachting is daarom dat na realisatie van de Zuidelijke Ringweg nog slechts een klein deel van de parkeerders via een route over de Eeldersingel of Paterswoldseweg zal aanrijden. Deze route naar de parkeergarage (en Steenhouderskade) wordt met het Inrichtingsplan overigens niet onmogelijk, maar loopt via de Eendrachtsskade en Aweg en wordt daarmee slechts een klein stukje langer.

De nieuwe busroute via de Westerhaven vervangt de busroute door de Astraat en Brugstraat. Voor deze nieuwe busroute is het van belang dat bussen veilig en zonder belemmeringen kunnen rijden en dat op de kruispunten bij de Eendrachtsbrug en de Aweg bussen vlot en veilig andere verkeersstromen kunnen kruisen. Door het begin van de busbaan te verleggen ten noorden van de parkeergarage worden bussen gehinderd door auto's die vanuit de Paterswoldseweg of Eeldersingel naar de parkeergarage willen rijden. Wanneer de parkeergarage vol is, kan een wachtrij voor de parkeergarage ontstaan, in de route van de bus. De bus ondervindt hiervan ernstige hinder en in het slechtste geval komt ook het kruispunt bij de Eendrachtsbrug door deze wachtrij vast te staan waardoor ook het autoverkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld.

Wanneer wordt toegestaan auto's vanuit de Eeldersingel of Paterswoldseweg op de Eendrachtsbrug rechtdoor richting de parkeergarage te laten rijden, zal fysiek (met bijvoorbeeld een pollersysteem) voorkomen moeten worden dat auto's verder rechtdoor richting de Aweg rijden. Ongeacht de technische beperkingen van dit systeem, zal hier het busverkeer hinder van ondervinden en zullen rijtijden langer en onbetrouwbaarder worden. Wanneer autoverkeer niet fysiek wordt "tegengehouden" is de kans groot dat auto's bewust of onbewust toch richting de Aweg (of Steenhouwerskade) rijden. Het kruispunt met de Aweg is op deze verkeersstroom niet ingericht, waardoor op deze locatie ernstige vertragingen voor bussen kunnen ontstaan en verkeersonveilige verkeerssituaties door deze extra (kruisende) verkeersstroom onvermijdelijk worden.

Wanneer autoverkeer uit de Paterswoldseweg rechtdoor mag richting de parkeergarage Westerhaven (of Steenhouwerskade), ontstaat een kruisende verkeersstroom tussen autoverkeer uit de Paterswoldseweg en bussen uit de Westerhaven. Deze kruisende verkeersstroom moet met een extra fase in de verkeersregeling geregeld worden. Hierdoor wordt het verkeer op het gehele kruispunt en met name bussen minder goed afgewikkeld. Voor bussen betekent dit een langere en onbetrouwbaardere rijtijd. Voor het overige verkeer betekent dit langer wachten. In het Inrichtingsplan krijgen (links afslaande) bussen uit de Westerhaven gelijktijdig groen met autoverkeer uit de Paterswoldseweg richting de Eendrachtskade (noordzijde), waardoor beide verkeersstromen optimaal kunnen worden afgewikkeld.

Het kruispunt Eendrachtsbrug is zo eenvoudig mogelijk ontworpen om een heldere en veilige verkeerssituatie te creëren met een beperkt aantal potentiële conflicten. De auto's naar de parkeergarage worden linksaf naar de Eendrachtskade geleid en de bussen komend vanaf de centrumhalte mogen linksaf richting hoofdstation rijden. Twee eenvoudige hoofdstromen op een complex grootschalig kruispunt van wegen. Het voorstel van Qpark leidt echter tot extra potentiële conflicten, een onduidelijke verkeerssituatie op de Eendrachtsbrug en kans op ongewenst en onveilig verkeersgedrag (bijvoorbeeld keren op de weg) ter plaatse van de in-/uitgang van de parkeergarage.

2. Aannames met betrekking tot gebruikte verkeersgegevens

Samenvatting standpunt Qpark:

Qpark stelt dat het goed is om op voorhand zeker te zijn dat de voorgestelde verkeerscirculatie ook daadwerkelijk de beoogde hoge kwaliteit qua verkeersafwikkeling heeft en een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast geeft Qpark aan dat het onduidelijk en niet-controleerbaar is of actuele verkeerscijfers zijn gebruikt ten behoeve van het bepalen van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de in-/uitgang van de parkeergarage. Qpark geeft daarnaast aan dat na het vestigen van de Primark het gebruik van de parkeergarage met 50 % is gestegen en dat op jaarbasis 250.000 parkeerders gebruik maken van de parkeergarage.

Reactie Gemeente Groningen:

Het gehele studiegebied (van Eeldersingel tot Abel TasmanPlein en van Paterswoldseweg tot Westersingel) is uitvoerig doorgerekend met dynamische microsimulatiemodellen. Hiervoor is gebruik

gemaakt van verkeerstellingen (huidige feitelijke cijfers) en verkeersmodellen (prognose voor toekomst). Ook is rekening gehouden met een eventuele tijdelijke aanzienlijke toename van de hoeveelheid verkeer als gevolg van omleidingsroutes tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. De herinrichting van het kruispunt Paterswoldseweg / Eeldersingel / Eendrachtsskade leidt tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersafwikkeling.

De verkeerscijfers die gehanteerd zijn om de verkeersafwikkeling ter hoogte van de in-/uitgang van de parkeergarage te beoordelen, zijn vanwege het ontbreken van feitelijke data, op basis van een "worst-case-benadering" én in overleg met Qpark tot stand gekomen. Op 5 september heeft Qpark het aantal inrijders per dag van de maanden juni en juli 2016 (na opening Primark) aangeleverd. Op basis van deze "nieuwe cijfers" constateren wij dat de "worst-case-inschatting" niet te laag is ingeschat.

3. Verkeersveiligheidssituatie

Samenvatting standpunt Qpark:

Qpark vraagt specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid bij het in- en uitrijden van de parkeergarage. Qpark stelt dat voor zowel het in- als uitrijden de busbaan en een drukke (brom)fietsroute moet worden gekruist waardoor veel potentiële conflictsituaties ontstaan. Qpark stelt voor de berm tussen de parallelweg en de busbaan te vergroten tot minimaal 5 meter. Hierdoor wordt het oversteken minder complex en ontstaat beter zicht voor overstekende auto's.

Reactie Gemeente Groningen:

De gemeente kan zich goed vinden in dit voorstel en heeft hiervoor een aantal wijzigingen doorgevoerd in het Definitief Ontwerp

De verkeerssituatie bij de in-/uitgang van de parkeergarage wordt overzichtelijker doordat de huidige toegangsweg naar de parkeergarage, die ook kruist met de Steenhouwerskade, komt te vervallen. De inrichting wordt daarnaast dusdanig aangepast dat alle weggebruikers elkaar goed kunnen zien en dat het verkeersgedrag ter plaatse van de in-/uitgang van de parkeergarage voorspelbaar is.

Om het oversteken veiliger te maken, wordt overeenkomstig het voorstel van Qpark, de berm tussen de parallelweg en de busbaan verbreed tot 5 a 6 meter. Parkeerders kunnen zich nu haaks opstellen waardoor zij beter zicht hebben op het kruisende verkeer. Daarnaast wordt het eerste gedeelte van de berm ten noorden van de in- en uitgang van de parkeergarage voorzien van een lage groene haag waardoor zichtbelemmerende voertuigen hier niet kunnen staan.

De parallelweg in de Westershaven wordt voorzien van een aantal laad- en losplaatsen. Hiermee neemt de claim op de laad- en losruimte aan de zijde van de Westerkade af. De verwachting is dat de huidige laad- en losproblemen in de Steenhouwerskade en ter plaatse van de in-/uitgang van de parkeergarage hiermee ook verder zullen afnemen. Deze ontwikkeling draagt bij aan een overzichtelijkere en verkeersveiligere verkeerssituatie ter plaatse van de in-/uitgang van de parkeergarage.

NOTITIE

Datum : 15-12-2016

Onderwerp: Toelichting wijziging brief inzake DO Bussen over West

Het 'Inrichtingsplan Bussen over West' heeft effect op de verkeersstromen en daarmee op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Daarom moet bij dit plan de Wet geluidhinder in acht worden genomen. In de oorspronkelijke brief aan de raad over het DO Bussen over West dd 16-11-2016, hebben we het volgende opgenomen inzake geluid over woonboten op bladzijde 4:

In tegenstelling tot woningen bestaat er geen wettelijke norm of bepaling voor de toelaatbare geluidbelasting in woonboten. De reden hiervan is dat de maatregel 'gevelisolatie' weinig effectief en niet doelmatig is bij woonboten. Daardoor is de geluidbelasting in woonboten langs drukke wegen nu vaak ook al hoger dan bijvoorbeeld 43 dB. Wel moet bij woonboten voldaan worden aan de geldende normen voor de gevelbelasting, namelijk de voorkeursgrenswaarde die onder voorwaarden mag worden verhoogd tot aan de maximale grenswaarde van 68 dB. Dit betekent dat voor de acht woonboten aan de Eendrachtskade NZ, conform de Wet geluidhinder een 'hogere waarden besluit' genomen zal worden, waarin wordt vastgelegd dat de geluidbelasting op de grens van de ligplaatsen mag toenemen tot maximaal 60 dB. De woonboten komen aldus niet in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek en ook niet voor isolatiemaatregelen.

Naar nu blijkt, ligt dit genuanceerder. Bij nader inzien blijken, volgens de letterlijke tekst van het Besluit geluidhinder, ook bestaande ligplaatsen van woonschepen te vallen onder de werking van de Wet geluidhinder als deze ligplaatsen al voor medio 2012 zijn bestemd in een bestemmingsplan (zoals het geval is in ons bestemmingsplan Openbaar vaarwater). Dit betekent dat de acht ligplaatsen (dus niet de woonboten) aan de Eendrachtskade NZ moeten worden aangemerkt als een geluidgevoelig terrein waarop de volgende geluidnorm van toepassing is: voor ligplaatsen van woonschepen geldt de heersende waarde of er kan onderbouwd een hogere waarde worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting tot maximaal 53 dB (en dus niet tot 68 dB op de gevel van de woonboten zoals in de raadsbrief abusievelijk gemeld).

De huidige geluidbelasting op de acht ligplaatsen is met een waarde van 57 dB al hoger dan de norm van 53 dB. Dit betekent dat voor de acht ligplaatsen geen hogere waarde kan worden vastgesteld dan de heersende waarde van 57 dB. Zonder nadere maatregelen zou de geluidbelasting op de ligplaatsen in de toekomstige situatie (als gevolg van de realisatie van het Inrichtingsplan Bussen over West) toenemen met 3 dB, namelijk van 57 naar 60 dB. Om deze geluidstoename te voorkomen moeten we dus maatregelen nemen die deze toename van 3 dB ongedaan maken. Deze maatregelen zijn mogelijk in de vorm van een reconstructie van de Eendrachtskade NZ of het realiseren van bijvoorbeeld een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermende werking. Ook zouden we de woonschepen kunnen verplaatsen en de ligplaatsen opheffen. De vaak genomen bronmaatregel stil asfalt is hier niet mogelijk, aangezien er al zeer stil asfalt ligt op de Eendrachtskade NZ.

Wij gaan in de komende periode de noodzakelijke maatregelen uitwerken samen met de eigenaren van deze woonboten en bij ingrijpende maatregelen ook de overige omwonenden. Om die reden spreken we nu ook geen voorkeur voor een maatregel uit. Echter gelijktijdig dienen we, mede gebaseerd op de gewenste voortgang van het project 'Bussen over West', de hogere waarde procedures wel in gang te zetten voor de omgeving. Binnen deze procedure gaan we daarom als randvoorwaarde uit van de maatregel 'het realiseren van een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermende werking van circa 3 dB'. Het akoestisch adviesbureau WMA heeft inmiddels aangetoond dat het mogelijk is de benodigde geluidreductie hiermee te bewerkstelligen. De uiteindelijk te realiseren maatregel dient in de geest van de Wet geluidhinder binnen enkele jaren nadat de nieuwe busroute in gebruik is genomen, te worden uitgevoerd.

Wij hebben de tekst in de gewijzigde brief aan de raad als volgt aangepast:

In tegenstelling tot woningen bestaat er geen wettelijke norm of bepaling voor de toelaatbare geluidbelasting in woonboten. Dit wordt binnen de Wet geluidhinder ondervangen door geluidnormen te stellen voor de ligplaatsen, mits deze ligplaatsen zijn bestemd in een bestemmingsplan. De acht ligplaatsen aan de Eendrachtskade NZ zijn bestemd en gelden dus als een geluidgevoelig terrein waarop de Wet geluidhinder van toepassing is. Als geluidnorm voor deze ligplaatsen geldt de heersende geluidbelasting of een hogere waarde tot maximaal 53 dB. Doordat de heersende geluidwaarde 57 dB bedraagt, is deze waarde hier maatgevend.

Zonder nadere maatregelen zou de geluidbelasting op de ligplaatsen in de toekomstige situatie (als gevolg van de realisatie van het Inrichtingsplan Bussen over West) toenemen met 3 dB, namelijk van 57 naar 60 dB. Om deze geluidstoename te voorkomen gaan we maatregelen nemen die deze toename van 3 dB ongedaan maken. Dit kan in de vorm van een reconstructie van de Eendrachtskade NZ tot het realiseren van bijvoorbeeld een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermende werking. In de komende periode gaan we de noodzakelijke maatregelen uitwerken samen met de eigenaren van deze woonboten en bij ingrijpende maatregelen ook de overige omwonenden. Om die reden spreken we nu ook geen voorkeur voor een maatregel uit. Echter gelijktijdig dienen we, mede gebaseerd op de gewenste voortgang van het project 'Bussen over West', de hogere waarde procedure wel in gang te zetten voor de omgeving. Binnen deze procedure gaan we daarom als randvoorwaarde uit van de maatregel 'het realiseren van een groene inrichting met een geluiddempende en –afschermende werking van circa 3 dB', waarna we dus vervolgens in een participatief proces samen de te realiseren maatregelen bepalen.