

Onderwerp Quick scan verkeersonderzoek Paddepoel/Selwerd (Eikenlaan)

Steller Gerd Boerema/Jeroen Bos



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	14050	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	6653067
Datum	22-11-2017	Uw brief van		Uw kenmerk	-

Geachte heer, mevrouw,

De afgelopen tijd is de verkeerssituatie in Paddepoel en Selwerd meermalen aan de orde geweest. Het gaat hierbij onder meer om de verkeersveiligheid op de Eikenlaan en de oversteek van de slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan. Wij hebben u op 21 oktober 2017 geïnformeerd over de monitoring fietsoversteek Eikenlaan en naar aanleiding van de resultaten hebben wij in de herfstvakantie de voorrangssituatie teruggedraaid naar de oude situatie. In deze brief gaan we nader op deze situatie in.

De situatie op de Eikenlaan staat niet op zich zelf, maar heeft een duidelijke relatie met de rest van de verkeersafwikkeling van Paddepoel en Selwerd. Daarom hebben we een onderzoek uitgevoerd waarin de verbanden duidelijk worden en welke verbeteringen mogelijk zijn. Hierin hebben we de verkeersveiligheid nadrukkelijk betrokken. Daarnaast betrekken we hierbij de resultaten van de monitoring slimme fietsroute Zernike- Eikenlaan. Wij informeren u in deze brief over het bovenstaande.

Samenvatting verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek hebben we een groot aantal maatregelen onderzocht waarvan we een aantal willen uitvoeren, een aantal nader willen uitwerken en waarvan we nu al zien dat een aantal niet haalbaar/acceptabel zijn. Het gaat hierbij om:

Uit te voeren maatregelen:

1. Kruispunten Eikenlaan met Kastanjelaan en Iepenlaan verkeersveiliger maken.
2. Logischer situering verkeerslichten op de Eikenlaan.

3. Verkeerscirculatie maatregelen Selwerd inclusief fietsvriendelijker Elzenlaan.
4. Verkeerscirculatie maatregelen Winkelcentrum Paddepoel.

Maatregelen waarvan de haalbaarheid nog nader uitgewerkt moeten worden:

1. Ongelijkvloerse kruising Slimme fietsroute Zernike.
2. Gelijkvloerse kruising Slimme fietsroute Zernike ('opgeblazen' variant) (in relatie met punt 3).
3. Volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg (eventueel als exclusieve busroute).

Maatregelen die niet haalbaar/wenselijk zijn:

1. Bussen op de Eikenlaan een andere route laten rijden.
2. Knip Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer.
3. Knip Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met een volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.

Van alle maatregelen is in de brief een nadere beschrijving opgenomen.

Monitoring fietsoversteek Slimme Route Zernike – Eikenlaan.

Veiligheid

In algemene zin trad er in de tijdelijke situatie met fietsers in de voorrang een lichte verbetering op van de veiligheidssituatie. Deze verbetering deed zich voor in de spits. Door de lage snelheid van gemotoriseerd verkeer in combinatie met de voorrang voor fietsers die met veel tegelijk zijn, staken fietsers veiliger over ten opzichte van de oude situatie. Buiten de spits trad er een verslechtering van de veiligheid op als gevolg van gemotoriseerd verkeer dat geen (of te laat) voorrang verleent aan de enkele fietser die dan oversteekt, in combinatie met de fietser die voorrang verwacht en doorrijdt. Dit levert onveilige situaties op. De matige overzichtelijkheid van het kruispunt speelt daarin mee. Er zijn bijna-ongelukken maar ook een aantal daadwerkelijke ongelukken. Ook zagen we (bijna) ongevallen tussen fietsers onderling als gevolg van fietsers op de Eikenlaan die geen voorrang verlenen aan fietsers op de Slimme Route. De veiligheidsanalyse levert op dat er één potentieel gevaarlijke situatie zich voordoet op ongeveer 1.800 fietsers.

Doorstroming

De tijdelijke situatie leverde qua doorstroming een positief effect op voor de fietsers op de Slimme Route Zernike. Voor hen waren er geen wachtrijen meer en zij konden ongehinderd doorfietsen. Voor het gemotoriseerd verkeer op de Eikenlaan was het een verslechtering. De grootste vertragingen deden zich voor in de avondspits met gemiddelde vertragingen van max. vier minuten.

Verkeersstromen

Wij hebben de verkeersintensiteiten gemeten op het kruispunt. Gemiddeld zijn er op werkdagen tussen 13 en 16 duizend fietsers bij de ingang van het

park. Op de Eikenlaan zelf zijn op het kruispunt bijna 12 duizend motorvoertuigen. Verder maken er veel voetgangers gebruik van de oversteek, tot 4 duizend voetgangers per dag. Kortom, het is een druk kruispunt met veel verkeersdeelnemers. Het aantal fietsers ligt overigens bijna twee keer zo hoog dan in de nulmeting van het voorjaar. Wij vermoeden dat in de loop van het jaar er minder studenten zijn door stages en uitval. In het najaar zijn de aantallen daarom vermoedelijk het hoogst.

Stakeholders.

Wij hebben evaluatiegesprekken met het OV-Bureau, Q-Buzz, Politie en Ambulancezorg, Fietsersbond en bewonersorganisaties gevoerd. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat zij vooral de vertragingen voor het openbaar vervoer en de ambulancedienst zorgelijk vinden. Dit varieert van het missen van aansluitingen binnen het openbaar vervoer tot het verslechteren van de aanrijtijden van de ambulance. Alleen de fietsersbond is teleurgesteld in het terugdraaien van de voorrangsregeling en dringt aan op een betere structurele oplossing.

Omdraaiing voorrang en vervolg.

In de herfstvakantie is de voorrangssituatie omgedraaid naar de situatie waarbij verkeer op de Eikenlaan weer voorrang heeft op de Slimme Route. Dit levert inderdaad een verbetering op ten aanzien van doorstroming en veiligheid. Verkeersdeelnemers zijn snel gewend aan de nieuwe situatie en daarom hebben we na twee weken de verkeersregelaars weggehaald.

We hebben tevens veiligheidsmaatregelen in de vorm van drempels en 30 km aanduiding uitgevoerd. Nog dit jaar voeren we nog een aantal optimalisaties uit op het kruispunt. Belangrijkste maatregel is dat we het fietspad op de Eikenlaan noordoostzijde en de bocht naar het park Selwerd verbreden. Veel fietsers slaan vanaf de Eikenlaan oostzijde af naar het park, deze bocht is erg krap en daardoor gevaarlijk. Door dit te verbreden wordt de situatie veiliger en prettiger voor de fietser. Daarnaast wordt de middengeleider in de autorijbaan, de bestrating en het rode asfalt verbeterd. Hiermee hebben we een korte termijn oplossing gerealiseerd, waarbij we blijven zoeken naar een lange termijn oplossing.

Verkeersonderzoek Paddepoel/Selwerd

De Eikenlaan is dé verbindende verkeersschakel tussen Paddepoel en Selwerd en ontsluit Selwerd met de Noordelijke- en Westelijke Ringweg. Veel lokaal verkeer maakt van deze verbinding gebruik. Op uw verzoek hebben wij de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer onderzocht. Bij een minder hoge verkeersdruk kunnen fietsers op de slimme fietsroute Zernike eenvoudiger oversteken. Om deze reden hebben we onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de verkeersdruk te verminderen. Het verkeersveiligheidsaspect is hier nadrukkelijk bij betrokken.

Minder gemotoriseerd verkeer op de Eikenlaan

Er maken bijna 12.000 motorvoertuigen per werkdag gebruik van de Eikenlaan. Uit modelonderzoek Goudappel valt op dat er relatief weinig doorgaand verkeer gebruik (minder dan 1/3 van het totale verkeer) maakt van de Eikenlaan en dat er dus vooral lokaal (bestemmings)verkeer rijdt, dat herkomst of bestemming in Paddepoel of Selwerd heeft.

Op voorhand zijn er dan drie mogelijkheden om de verkeersintensiteit te verminderen.

1. Knip Eikenlaan voor autoverkeer.
2. Knip Eikenlaan met volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.
3. Volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.

Knip Eikenlaan voor autoverkeer

Het verminderen van gemotoriseerd verkeer op de Eikenlaan kan met een 'harde' knip (bijvoorbeeld door het maken van een busluis in de Eikenlaan) ter hoogte van de fietsoversteek Slimme Fietsroute Zernike waardoor het autoverkeer deze fietsoversteek niet meer kan passeren. In deze variant gaan we er van uit dat alleen de bussen en hulpdiensten gebruik blijven maken van de Eikenlaan. Het gaat hierbij om een paar honderd bussen per dag die de fietsoversteek dan nog passeren.

Zonder een alternatieve ontsluiting wordt het autoverkeer dan verdrongen naar de Noordelijke Ringweg (via Bedumerweg) en de Wilgenlaan. Op de Wilgenlaan neemt het aantal voertuigen van een kleine 2.000 toe naar zo'n 6.000 voertuigen per dag. De huidige inrichting van de Wilgenlaan is niet geschikt voor een dergelijk groot aantal voertuigen. Bovendien kruist de slimme fietsroute Zernike ook de Wilgenlaan waardoor het veiligheidsprobleem dan wordt verplaatst van de Eikenlaan naar de Wilgenlaan. Dit vinden we ongewenst.

Het overige verkeer wordt van de Eikenlaan verdrongen naar de Bedumerweg, Noordelijke Ringweg en de Zonnelaan, waarbij er een groot risico ontstaat dat de afrit Noordelijke ringweg bij de Zonnelaan deze extra voertuigen niet kan verwerken en er sprake zal zijn van terugslag op de Noordelijke ringweg. Bovendien is ook het fietspad langs de Zonnelaan richting Zernike een druk bereden route. Daarnaast is er beperkt effect op de Diepenring.

Op de Wilgenlaan ontstaat vanwege het extra verkeer veel meer wegverkeerslawaai dan wettelijk is toegestaan. Een verdrievoudiging van het verkeer leidt tot een geluidstoename van meer dan 5 dB. Hoewel de Wilgenlaan een 30km gebied is en daarmee niet onder de Wet geluidshinder valt, vinden we een dergelijke geluidstoename hier niet wenselijk. Uiteraard is het ook mogelijk om de Wilgenlaan te knippen, waardoor de Bedumerweg/Noordelijke Ringweg en Zonnelaan nog drukker worden. Dan verschuift het probleem naar de volgende oost-west woonstraat ten zuiden

van de Wilgenlaan. Het knippen van zowel de Eikenlaan als de Wilgenlaan leidt tot beperkt bereikbare wijken en heeft daarmee grote impact. Invoering op korte termijn achten wij gelet op de impact niet realistisch en ongewenst.

Knip Eikenlaan in combinatie met een volledige ontsluiting Iepenlaan

Zonder een alternatieve ontsluiting is een knip op de Eikenlaan dus niet mogelijk. Op voorhand is er één alternatieve ontsluiting denkbaar. Het gaat hierbij om de realisatie van een volledige aansluiting van Selwerd op de Noordelijke Ringweg ter hoogte van de Iepenlaan. Bij realisatie hiervan neemt de verkeersintensiteit op de Iepenlaan in combinatie met een knip Eikenlaan toe van circa 5.000 tot bijna 16.000 voertuigen. Qua verkeersintensiteit komt dat overeen met de verkeersbelasting op het Emmaviaduct. Naast het verdrongen verkeer van de Eikenlaan gaat ook autoverkeer uit de richting van de Bedumerweg gebruik maken van deze aansluiting op de Noordelijke Ringweg.

De Iepenlaan is een 50km weg die daarmee valt onder de wet Geluidshinder. De verkeerstoename leidt tot meer dan 5dB geluidstoename waardoor deze ontwikkeling wettelijk gezien niet mogelijk is. Pas als een ontwikkeling onder de 5dB toename blijft, mag worden gekeken naar mitigerende maatregelen zoals stil asfalt. Dit nog afgezien van de vraag of een dergelijke forse verkeerstoename op de Iepenlaan gewenst is.

Volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg

We hebben ook onderzocht als we geen knip in de Eikenlaan aanbrengen maar wel een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg. Het aantal voertuigen op de Eikenlaan neemt dan af van circa 12.000 naar zo'n 6.000, maar op de Iepenlaan komt, mede door verkeer uit de richting Bedumerweg, zo'n 8.500 bij. Dat is bijna een verdrievoudiging van het verkeer. Qua verkeersintensiteit wordt de Iepenlaan dan vergelijkbaar met de Verlengde Hereweg die wel veel breder is waardoor de woningen verder van de weg staan. Bovendien zorgt het extra verkeer tot bijna 5 dB extra wegverkeerlawaai en is daarmee net onder de wettelijke toelaatbare toename. Nader onderzocht moet worden op welke wijze het geluid gereduceerd kan worden of welke andere maatregelen denkbaar zijn. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het toepassen van stil asfalt of het isoleren van woningen. Daarnaast gaan we onderzoeken of bij een verminderende verkeersintensiteit op de Eikenlaan met een frequente busdienstregeling fietsers voldoende gelegenheid krijgen om veilig gebruik te maken van de fietsoversteek Slimme Route Zernike. Ander vraagpunt is of toe leidende wegen zoals de Asingastraat, maar ook de Iepenlaan het extra verkeer kunnen verwerken.

Conclusie

Het substantieel verminderen van de verkeersintensiteit op de Eikenlaan is (op korte termijn) moeilijk te realiseren. Een knip in de Eikenlaan zorgt voor een grote verkeerstoename op de Wilgenlaan en de op/afritten Zonnelaan. Ook een combinatie van een knip in de Eikenlaan met een volledige

aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg leidt niet tot een robuuste oplossing en is bovendien binnen de wettelijke geluidsnormen een lastige opgave. Het effect van een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg op de omgeving gaan we nader onderzoeken. Het gaat hierbij om zowel de verkeerskundige- als ruimtelijke inpassing als de geluidseffecten van het extra verkeer.

Verbetering verkeersstructuur Paddepoel/Selwerd

Duidelijk is dat het (substantieel) verminderen van de verkeersintensiteit op de Eikenlaan niet zomaar mogelijk is, daarom hebben we ook onderzocht op welke wijze de verkeersstructuur in Paddepoel en Selwerd kan worden verbeterd. De Eikenlaan is daarin een prominent onderdeel. We hebben de volgende maatregelen onderzocht waarbij voor geen van de maatregelen op dit moment nog financiële middelen beschikbaar zijn voor realisatie daarvan. De maatregelen 1 t/m 4 geven wij de meeste prioriteit voor nadere uitwerking.

1. Aanpassing kruising Slimme fietsroute Zernike/Eikenlaan.
2. Aanpassen kruising Eikenlaan/Iepenlaan.
3. Aanpassen kruising Eikenlaan/Kastanjelaan.
4. Volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.
5. Verkeersstructuur Selwerd.
6. Aanpassen kruising Eikenlaan/ Elzenlaan.
7. Elzenlaan.
8. Bussen een andere route laten rijden.
9. Winkelcentrum Paddepoel.

1. Aanpassing kruising Slimme Route Zernike/Eikenlaan

Zoals aangegeven willen we van de Slimme Route naar Zernike een snelle en veilige fietsroute maken. De huidige inrichting van de fietsoversteek past daar niet bij. Bij de vaststelling van het definitief ontwerp van het fietspad Selwerd in mei 2017 is voorgesteld om bij niet functioneren van de oversteek toe te werken naar een zogenaamde ‘opgeblazen’ variant van de oversteek, te vergelijken met de oversteek van de Slimme Route West bij de Pleiadenlaan. Deze oplossing zou mogelijk kunnen werken in combinatie met een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg waardoor de verkeersintensiteit op de Eikenlaan minder wordt. Met de opgedane ervaringen en onderzoeken van afgelopen half jaar zijn wij van mening dat de ‘opgeblazen’ variant met de huidige verkeersintensiteiten vanuit het oogpunt van doorstroming en veiligheid niet de meest duurzame oplossing is voor het kruispunt, maar wellicht met een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg wel acceptabel omdat er dan minder gemotoriseerd verkeer op de Eikenlaan is. Dit vergt nader onderzoek.

Met de huidige verkeersintensiteiten laat de nulmeting van dit voorjaar zien dat bij voorrang van de Eikenlaan sprake is van gevaarstelling en veel bijna ongevallen. Dit komt o.a. door voorrang nemende fietsers, zeker wanneer de wachtrij te lang is. Vanuit doorstroming is voorrang voor de Eikenlaan

nadelig voor de vele fietsers op de Slimme Route. Bovendien hebben voorrang nemende fietsers en in het bijzonder ook de vele voetgangers (die voorrang hebben op zebrapad) een negatief effect op de doorstroming van de Eikenlaan. Met de huidige verkeersintensiteiten is er op dit kruispunt een meer vergaande oplossing nodig. De meer vergaande oplossingen zijn een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten of een ongelijkvloerse oplossing.

Verkeerslichten

Het plaatsen van verkeerslichten zal vanwege het grote aantal fietsers leiden tot een verminderde doorstroming blijkt uit onderzoek van BonoTraffics. Dit komt omdat verkeersdeelnemers moeten wachten op groen licht, waarbij fietsers geen gebruik kunnen maken van hiaten in de verkeersstroom op de Eikenlaan. Daarnaast zal een grote stroom fietsers bij groen oversteken, waarbij de fietsers ook blijven oversteken als het verkeerslicht alweer op rood staat. We signaleren dit regelmatig bij onder meer de Herebrug en de Emmabrug, waar ook grote aantallen fietsers oversteken. Dit effect zal zich met name voor doen in de spitsen. Dit houdt in dat auto's en bussen geruime tijd moeten wachten tot de grote stroom fietsers is gepasseerd, waarbij de kans zich voordoet dat het groene licht voor de auto's en bussen alweer op rood gaat. Fietsers die veelvuldig door rood rijden zorgen voor verkeersveiligheidsproblemen, omdat auto's bij groen licht gaan oprijden. Op andere kruispunten op de Eikenlaan zijn veel meer verkeersstromen (o.a. gemotoriseerd verkeer uit alle richtingen en minder fietsers) waardoor daar wel verkeerslichten nodig zijn om de doorstroming in goede banen te leiden.

Ongelijkvloerse oversteek

Een duurzame, nog nader te beschouwen, oplossing vanuit het perspectief van verkeersveiligheid en doorstroming is het fietsverkeer ongelijkvloers te laten kruisen met de Eikenlaan. Op voorhand lijken hiervoor vier mogelijkheden te zijn.

1. Fietsbrug.
2. Fietstunnel.
3. Autotunnel.
4. Autobrug.

Fietsbrug

Met een fietsbrug dient er een vrij groot hoogteverschil overbrugd te worden omdat de doorrijhoogte voor gemotoriseerd verkeer 4,5 meter dient te zijn. Daarnaast zal de constructie van de fietsbrug ca 0.5 meter dik zijn. Dit houdt in dat fietsers zo'n 5 meter hoogteverschil moeten overbruggen. Dit vergt de nodige ruimtelijke en verkeerskundige inpassingsvraagstukken gezien de beperkt beschikbare ruimte. Bovendien is uitwisseling met het fietsverkeer op de Eikenlaan dan niet mogelijk omdat parallel gelegen fietspaden zo'n vijf meter lager liggen dan de fietsbrug en er slechts marginaal ruimte lijkt te zijn om deze fietspaden aan te sluiten op de slimme fietsroute. Deze uitwisseling vindt nu veelvuldig

plaats. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of een fietsbrug daadwerkelijk inpasbaar is.

Fietstunnel

Een fietstunnel zal zo'n 4 meter onder de rijbaan komen te liggen, waarbij dan een doorrijhoogte van 3 meter ontstaat. Een fietstunnel is voor fietsers comfortabeler dan een fietsbrug omdat de fietsers eerst naar beneden gaan (en dus snelheid maken) en vervolgens omhoog. Ook is het hoogteverschil minder groot dan bij een fietsbrug. Bij een fietstunnel moet aandacht worden besteed aan sociale veiligheid. Het is de vraag of de fietspaden parallel langs de Eikenlaan zijn aan te sluiten zijn op de Slimme Route Zernike. Daarnaast heeft een fietstunnel grote consequenties voor het groen, wat blijkt uit een globale schets die we reeds van de fietstunnel hebben gemaakt.

Autotunnel

Vergelijkbaar met de recent aangelegde tunnel bij de Eemsgolaan. Voordeel voor fietsers is dat dit gelijkvloers blijft. De huidige breedte van de Eikenlaan lijkt te beperkt voor een dergelijke diepe tunnel (ca. 6 á 7 meter). Dit levert grote problemen op met omliggende percelen en de ontsluiting van o.a. zwembad, maar ook de Morgensterlaan en Elzenlaan. Een autotunnel heeft tevens een grote impact op groen/bomen en aanwezige kabels en leidingen. Deze optie is daarom niet voor de hand liggend en bovendien kostbaar.

Autobrug

De inpassingsproblemen zijn vergelijkbaar met een autotunnel. Daarnaast heeft een autobrug grote milieueffecten (geluid) voor de nabij gelegen woningen. Een autobrug zou zo'n 4 meter boven het fietspad komen. Ook een autobrug heeft grote gevolgen voor het groen langs de Eikenlaan en de sociale veiligheid voor de fietsers.

Conclusie

Conclusie is dat zowel een autotunnel of autobrug een dusdanig grote impact op de omgeving heeft dat dit geen acceptabele oplossing is. De beste oplossing lijkt een fietstunnel. Mogelijk kunnen we de positieve onderdelen van een fietstunnel en fietsbrug ook nog combineren in een half verdiepte fietstunnel. Uit een eerste globale schets lijkt dat dit inpasbaar is. De inpassing van een fietstunnel/fietsbrug dient nader uitgewerkt te worden. Waarbij onder meer de onderstaande zaken aan bod dienen te komen

1. Effect op ligging kabels en leidingen. Er liggen veel kabels en leidingen in de Eikenlaan.
2. Ecologie en bomen, groencompensatieregeling. Bij elke oplossing zullen vrijwel alle bomen ter hoogte van de kruising moeten verdwijnen.
3. Geluidseffecten op de naastgelegen woningen

4. Impact op omgeving, landschappelijk en stedenbouwkundig.
5. Financiering van de oplossing.
6. Planologische procedure.
7. Sociale veiligheid

2. Kruispunt Eikenlaan-Iepenlaan

In het verkeersveiligheidsonderzoek is het kruispunt Eikenlaan-Iepenlaan als verkeersonveilig aangemerkt. Dit wordt veroorzaakt door a) het ontbreken van aparte fietsinfrastructuur op de Iepenlaan en het kruispunt zelf, b) het te ver om moeten fietsen voor fietsers vanaf de Eikenlaan naar de Iepenlaan en c) de oneigenlijke bewegingen die dit veroorzaakt. Het kruispunt heeft een herinrichting volgens de nieuwste verkeerskundige inzichten.

Vanuit de verkeersveiligheid geredeneerd is een rotonde de meest verkeersveilige oplossing. Dit komt door de lage snelheden van het verkeer (afremmende werking) en het lage aantal conflictpunten. Een compacte rotonde is op dit kruispunt inpasbaar. Bijkomend voordeel is dat fietsers op een goede manier voorrang gegeven kan worden, overeenkomstig onze fietsstrategie. Echter, bij een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg is het de vraag of een rotonde dit extra verkeer kan verwerken. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk.

3. Kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan

Ook het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan wordt veel genoemd als verkeersonveilig kruispunt. Een rotonde is niet inpasbaar in verband met te beperkte ruimte. Het is opvallend dat het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan niet geregeld is door verkeerslichten. Het gaat hier om een kruispunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen, met veel verschillende verkeerstromen en de aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De oversteekbaarheid voor fietsers laat eveneens te wensen over, waardoor het kruispunt vanuit het winkelcentrum Selwerd als barrière wordt gezien. Het plaatsen van een verkeerslicht op dit kruispunt is inpasbaar, waardoor de mogelijkheid ontstaat om de doorstroming van het HOV te verbeteren en te prioriteren en anderzijds de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Bovendien is deze maatregel een 'No Regret' ten opzichte van een volledige ontsluiting van de Iepenlaan op de Noordelijk Ringweg.

4. Verkeersstructuur Selwerd

In de wijk Selwerd speelt het project Blue Zone Selwerd. In het kader van dit project wordt voorgesteld om de Mispellaan te herinrichten als leefstraat. Mogelijk kunnen we hier eenrichtingsverkeer instellen, wat een positief effect op de doorstroming Eikenlaan zal hebben. Eenrichtingsverkeer in de wijk zoals bijvoorbeeld op de Berkenlaan en Spaanse Aakstraat, voorkomt wachtend afslaand verkeer op de Eikenlaan. Verkeer kan alleen nog maar op een aantal punten de wijk inrijden, zoals bij de Elzenlaan en Esdoornlaan. Andere optie zou het sluiten van een van beide ingangen naar het

parkeerterrein van de Vensterschool en/of het parkeerterrein van het appartementencomplex Eikenlaan 149/249 kunnen zijn.

5. Kruispunt Eikenlaan-Elzenlaan

Als er een verkeerslicht op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan wordt geplaatst dan vervalt de noodzaak voor het verkeerslicht op de Eikenlaan-Elzenlaan. Dit kruispunt is in het verleden geplaatst om hiaten te creëren in de verkeersstroom, zodat de bus uit de Elzenlaan de Eikenlaan op kan draaien én om kinderen de gelegenheid te geven om over te steken naar de aanwezige basisschool. Beide functies kunnen in de toekomst worden vervuld door het verkeerslicht op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan. Bij het verwijderen van het verkeerslicht is het verkeersveilig faciliteren van overstekend fiets/loopverkeer vanuit het Sleedoornpad een aandachtspunt voor een nadere uitwerking.

6. Elzenlaan

Het is mogelijk om de Elzenlaan fietsvriendelijker in te richten. De Elzenlaan kan en moet in de toekomst een grotere rol gaan spelen in het fietsnetwerk, als alternatief voor het fietspad door park Selwerd. Fietsers vanuit het Sleedoornpad worden verleid om de Elzenlaan in te fietsen, en door middel van de Mispellaan of het toekomstige fietspad langs de noordelijke ringweg aan te sluiten op het fietspad op park Selwerd. Op die manier worden de fietspaden parallel langs de Eikenlaan ontlast. Aandachtspunt hierbij is de aanwezigheid van een buslijn op de Elzenlaan.

7. Bussen een andere route laten rijden

Hoewel de bussen nu weer voorrang hebben op de fietsers die gebruik maken van de slimme route Zernike, zou het verplaatsen van de bussen wel kunnen zorgen voor een marginale afname van de verkeersintensiteit op de Eikenlaan en kunnen helpen in het oplossen van het doorstromingsprobleem voor bussen op de Eikenlaan. Station Noord is een wezenlijk deel van ons HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en is in feite station 'Zernike'. Vanuit dit station kunnen reizigers uit de richting Roodeschool/Delfzijl overstappen op een bus richting Zernike, maar ook richting binnenstad en verder. Station Noord zorgt voor ontlasting van het Hoofdstation.

Een buslijn kan alleen succesvol zijn als deze een robuuste dienstregeling heeft. In de door u in 2013 vastgestelde HOV-visie is het Noorderstation een zeer belangrijke schakel in het OV-netwerk. Dit houdt in dat een alternatieve route voor de bussen sowieso langs station Noord dient te rijden. Gelet op het voorgaande is het aantal mogelijke alternatieve routes beperkt. Lijn 1 en 11 zouden vanuit station Noord via de Kastanjelaan, Bedumerweg en Noordelijke Ringweg richting Zernike kunnen rijden. Hierdoor wordt de rijroute veel langer en voor reizigers minder interessant. Neveneffect is dat Selwerd en (winkelcentrum) Paddepoel veel slechter worden bediend. Bovendien zorgen de bussen ervoor dat de afritten Noordelijke Ringweg drukker worden en mogelijk een conflict met het fietsverkeer op de

Zonne/Zernikelaan ontstaat, al zijn hier wellicht nog mogelijkheden om deze conflicten op te lossen. Dit dient nog nader onderzocht te worden.

Andere optie is het laten rijden van de bus via een volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg, waarbij dan wel een alternatief moet worden gezocht voor de busbediening van onder meer het Winkelcentrum Paddepoel. Bij een volledige aansluiting op de Noordelijke Ringweg zou het kunnen om zowel een exclusieve bus op- en afrit als een volledige auto-aansluiting. Conclusie is dat alternatieve busroutes, behoudens de nader te onderzoeken route via een volledige aansluiting Iepenlaan, een slechtere kwaliteit van het openbaar vervoer oplevert en daardoor ongewenst is.

8. Winkelcentrum Paddepoel en omgeving

Het winkelcentrum Paddepoel wordt uitgebreid en ten zuiden van de Pleiadenlaan vindt (grootschalige) woningbouwontwikkeling plaats. Het is de verwachting dat de verkeersintensiteiten rondom het winkelcentrum toe zullen nemen. Kijkend naar de verkeersstructuur rondom het winkelcentrum, zijn de Zonnelaan en de Eikenlaan de hoofdwegen, terwijl de Pleiadenlaan en de Dierenriemstraat gezien kunnen worden als erftoegangswegen, de verbinding naar het parkeerterrein.

Dit komt echter niet in het gebruik en de inrichting van deze wegen naar voren. Het ligt dan voor de hand om deze wegen dusdanig in te stellen in combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Pleiadenlaan en de Dierenriemstraat. Op die manier wordt het kruispunt Pleiadenlaan/Zonnelaan ontlast en ontstaat een duidelijke verkeersstructuur rondom het winkelcentrum. De aanpassing van deze wegen zou in de planvorming rondom het uitbreiden van het winkelcentrum Paddepoel meegenomen moeten worden. Mocht het instellen van eenrichtingsverkeer leiden tot onverwachte effecten, kan eventueel nog nagedacht worden over verkeersmaatregelen op de Wilgenlaan.

Indien de Dierenriemstraat wordt afgewaardeerd inclusief het mogelijk instellen van eenrichtingsverkeer in de Morgensterlaan, is het onze verwachting dat het verkeerslicht op het kruispunt Eikenlaan-Dierenriemstraat opgeheven kan worden. Dit komt de doorstroming op de Eikenlaan ten goede.

Conclusie maatregelen

Voor de fietsoversteek Slimme Route Zernike lijkt vanuit het perspectief van doorstroming en verkeersveiligheid een ongelijkvloerse oversteek de meest duurzame oplossing, waarbij het effect van een volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg op de Eikenlaan met een gelijkvloerse oplossing nog nader beschouwd moet worden. De haalbaarheid van de ongelijkvloerse oplossing dient onder meer qua ruimtelijke inpassing en impact nog nader worden uitgewerkt. Dit geldt ook voor de financiële haalbaarheid. Wij willen de haalbaarheid van beide genoemde mogelijkheden

verder onderzoeken en pakken dit op vanuit het bestaande project en krediet fietspad Selwerd en de middelen die zijn opgenomen in het meerjarenprogramma verkeer en vervoer die uw raad in december a.s. bespreekt.

Alle uit te werken maatregelen gaan we nog nader toetsten binnen het verkeersmodel. Verder onderzoek naar verbetering, fijn slijpen en overleg met stakeholders is nog noodzakelijk. In bijlage 1 hebben we al deze maatregelen weergegeven. We gaan de knip Eikenlaan (sluiten van de Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer), de knip Eikenlaan in combinatie met een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg en de bussen op de Eikenlaan een andere route laten rijden, niet nader onderzoeken.

Financiering

In het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer houden we rekening met plankosten om de verkeersveiligheidsmaatregelen Eikenlaan en een volledige aansluiting Iepenlaan verder uit te werken. Daarnaast is binnen het door u beschikbaar gestelde krediet voor de Slimme Route Zernike nog ruimte om de ongelijkvloerse kruising Slimme Fietsroute Zernike nader te onderzoeken. De resultaten van deze onderzoeken leggen wij uiteraard aan u voor. Er is op dit moment nog geen dekking beschikbaar voor de maatregelen die uit dit onderzoek voortvloeien.

Participatie en vervolg

Alle genoemde maatregelen gaan we nader uitwerken in overleg met de stakeholders. We leggen in eerste instantie de prioriteit bij het onderzoeken van de (on)gelijkvloerse oplossing slimme fietsroute Zernike – Eikenlaan, de volledige aansluiting Iepenlaan en de verkeersveiligheidsmaatregelen Eikenlaan. Wij verwachten dat we hier zo'n half jaar voor nodig hebben.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

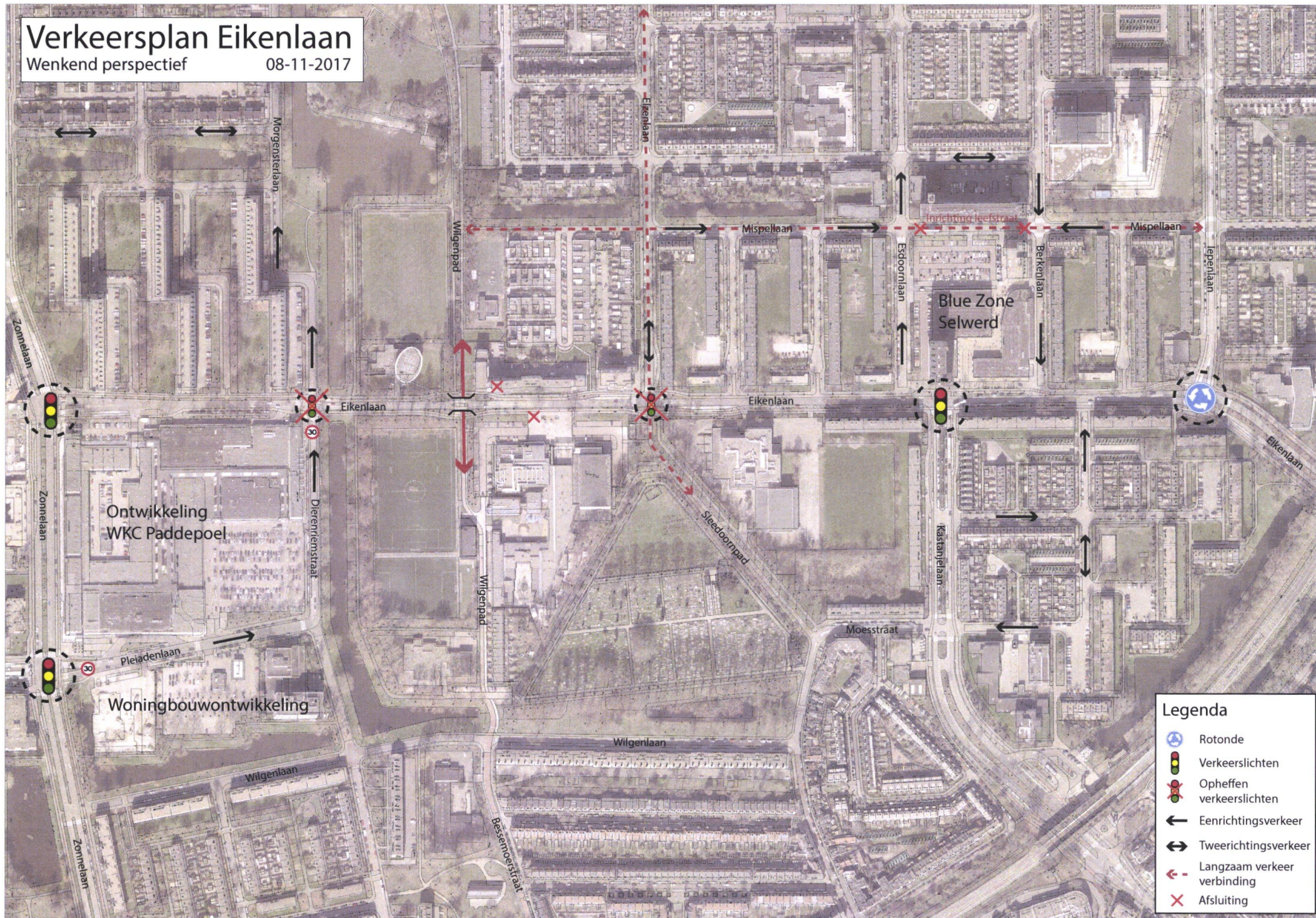
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Verkeersplan Eikenlaan

Wenkend perspectief

08-11-2017



Legenda	
	Rotonde
	Verkeerslichten
	Opheffen verkeerslichten
	Enrichtingsverkeer
	Tweerichtingsverkeer
	Langzaam verkeer verbinding
	Afsluiting

BUIJAGE