

Bladzijde
Onderwerp

Bestuursdienst
Stand van zaken HOV as west 3de fase en tunnel
Paterswoldseweg



Onderwerp Stand van zaken HOV as west 3de fase en tunnel Paterswoldseweg

Steller Eric van Huissteden

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 87 59 Bijlage(n)

Ons kenmerk RO13.3572013

Datum 21 MRT 2013 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief brengen wij u op de hoogte van de stand van zaken rond de projecten HOV as west 3de fase en tunnel Paterswoldseweg en de onderlinge samenhang van beiden.

HOV as west 3de fase

Geschiedenis

In 2004 is de 1ste fase van de HOV west tussen de (destijds geplande) P+R Hoogkerk en Koeriersterweg in gebruik genomen. In 2009 is de 2de fase geopend met een vrije busbaan parallel aan de Koeriersterweg. Medio 2011 lag er een plan voor de 3de en tevens laatste fase waarbij de busbaan vanaf de Koeriersterweg doorgetrokken werd naar het stationsgebied. In het plan zat een lage brug over het Noord Willemskanaal en een hoge aantakking op het Emmaviaduct. Op basis van dit plan is een nieuw bestemmingsplan gemaakt. De planning was de 3^e fase in 2013 gereed te hebben.

Vertraging

In november 2011 werd duidelijk dat de verkeers- en spoorveiligheid in het geding is met een gelijkvloerse busoversteek over de Paterswoldseweg dicht op de spoorwegovergang. De gemeente heeft daarop aan ProRail voorgesteld een kruising met verkeerslichten aan te leggen. De finale reactie van ProRail was dat ook een met verkeerslichten geregelde busoversteek niet leidt tot de gewenste veiligheid. Een ongelijkvloerse oplossing voor de busoversteek was niet in het projectbudget voorzien. Daarom is de planvorming destijds stilgelegd.

Een ongelijkvloerse busoversteek kan alleen wanneer het spoor ook ongelijkvloers de Paterswoldseweg kruist. In april 2012 zijn er bestuurlijk afspraken gemaakt binnen het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden om de tunnel Paterswoldseweg voor een substantieel bedrag te financieren. De provincie Groningen stond daarbij garant voor het resterende deel. Daarmee kon het project HOV as west 3de fase een doorstart maken.

Nieuwe ontwerpkanen

In voorjaar van 2012 werd, binnen het project Knoop Groningen, duidelijk dat het opstel terrein voor de treinen bij het station wordt uitgeplaatst. Er komt dan ruimte vrij aan de oostkant van het Emmaviaduct. Het oorspronkelijke plan voor de HOV as west uit 2011 ging daar nog niet vanuit. Destijds waren er geen reële mogelijkheden om de busbaan onder het Emmaviaduct door te leiden. De uitplaatsing van het opstel terrein betekent dat dit nu waarschijnlijk wel kan. Een keuze die zowel functioneel als qua ruimtelijke kwaliteit de voorkeur geniet boven een hoge aantakking op het Emmaviaduct. Deze nieuwe mogelijkheden worden nu bij de planuitwerking betrokken.

Tijdsdruk

Er staat grote tijdsdruk op het afronden van de HOV as west.

- **Kwaliteitssprong corridor Roden/Leek/Drachten**
De HOV as west in volle glorie in gebruik betekent een forse kwaliteitssprong voor de busverbindingen binnen de vervoerscorridor vanuit de regio Leek/Roden en Drachten e.d. Op deze vervoersbundel reizen een circa 10.000 reizigers per dag en is hiermee qua zwaarte vergelijkbaar met enkele regionale treinlijnen. Nu rijden diverse bussen stad-uit via het Julianaplein en de A7 omdat dat een snellere en betrouwbaardere route is dan via de Parkweg, Paterswoldseweg. De potentie van de HOV as west voor het OV wordt tot nu toe niet benut.
- **OV Exploitatielasten**
De route via Paterswoldseweg en Parkweg kent een slechte doorstroming zodat in de dienstregeling standaard 3 á 4 minuten extra rijtijd is ingepland. Door het grote aantal bussen (in het drukste uur meer dan 20 bussen per richting) worden er jaarlijks toenemende exploitatiemeerkosten gemaakt. Op dit moment bedragen de meerkosten circa 300.000 euro per jaar extra.
- **Alternatief vervoer tijdens Zuidelijke Ringweg**
De HOV as west is gedurende de bouw van Zuidelijke Ringweg een belangrijke route die door zijn paralleliteit met de Zuidelijke Ringweg en vrije doorstroming alternatief vervoer kan bieden aan automobilisten. In het Minder Hinderplan van Zuidelijke Ringweg is het uitgangspunt dat de HOV as west geheel beschikbaar is in 2015.

Financiering

Voor de HOV as west is een projectbudget van 12 miljoen euro. De dekking bestaat uit een combinatie van de OV voorziening, BDU, RSP en Regiofonds.

Tunnel Paterswoldseweg

Overwegveiligheid Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Eind 2011 zijn door ProRail de effecten van de extra sneltreinen naar Leeuwarden, op de spoorwegveiligheid, voor alle overwegen op het baanvak Groningen Leeuwarden geanalyseerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat op de overweg Paterswoldseweg of op de overweg Peizerweg minimaal één verkeersstroom (langzaam verkeer of autoverkeer) niet meer gelijkvloers het spoor mag kruisen. Naast natuurlijk een ongelijkvloerse kruising zou in theorie, geredeneerd vanuit alleen spoorwegveiligheid, ook één van beide overwegen voor langzaam of autoverkeer gesloten kunnen worden.

Verkenning toekomst overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg

Om de toekomst van de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg in relatie tot de extra sneltrein te bepalen, hebben Grontmij en Zuidema Stedebouw een onderzoek uitgevoerd en heeft DHV de financiële consequenties in beeld gebracht. Daaruit kwam het volgende naar voren:

- **Stedelijke verkeersstructuur**
Het afsluiten van de overweg Paterswoldseweg voor langzaam verkeer en/of autoverkeer is irreëel. De Paterswoldseweg vervult een belangrijke ontsluitingsfunctie en heeft een belangrijke rol voor fietsers en auto's in de bereikbaarheid van de achterliggende wijken en de binnenstad. Bovendien wordt wanneer de kruising van het spoor niet mogelijk is, de druk op andere wegen in de stad, zoals de Parkweg, het Emmaviaduct en de Eeldersingel, onevenredig vergroot. Deze wegen zijn nu al zwaar belast. Ook de overweg Peizerweg vervult een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het auto- en langzaam verkeer. De functie van de Peizerweg in de autostructuur van de stad is wel van een andere orde dan die van de Paterswoldseweg. Het afsluiten van de overweg Peizerweg voor autoverkeer lijkt daarom op voorhand minder ingrijpend. Om de haalbaarheid hiervan te bepalen, is een diepgaandere studie nodig naar de consequenties en alternatieven voor de bereikbaarheid van de achterliggende wijk dan destijds uitgevoerd. Belangrijk is het besef dat de overweg Paterswoldseweg in dat geval ook ongelijkvloers moet zijn. De intensiteit op deze weg neemt dan namelijk toe wanneer autoverkeer niet meer de spoorwegovergang Peizerweg kan kruisen. Daarnaast moet een andere aansluiting gerealiseerd worden voor de Zeeheldenbuurt op de Westelijke Ringweg.
- **Dichtligtijden**
De dichtligtijd is het deel van een uur dat de spoorwegovergang niet door auto's en fietsers gekruist kan en mag worden. Uit het onderzoek blijkt dat de overwegen Paterswoldseweg en Peizerweg nu al voor respectievelijk 22% en 20% van de tijd per uur dicht zijn. Bij het toevoegen van de extra sneltrein gaat dit op de Paterswoldseweg naar 25%. Dit betekent dat de overweg een kwartier per uur gesloten is. Dit is een ongewenste situatie gezien de functie van de Paterswoldseweg in de stedelijke verkeersafwikkeling. Voor de Peizerweg wordt de dichtligtijd 22% na realisatie van de extra sneltrein. Wat ook fors is.

- **Stedelijke inpassing**
Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing geldt voor beide overwegen dat er bij de realisatie van een ongelijkvloerse kruising de nodige ruimtelijke uitdagingen liggen. Bij de Paterswoldseweg gaat het om een goede en sociaal veilige inpassing van de tunnel in de omgeving. En ook om het waarborgen van een goede ontsluiting van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt). Ook de zichtbaarheid van de supermarkt speelt daarbij een rol. Bij de Peizerweg geldt dat er een zeer ingewikkelde opgave ligt, waarbij er verdiept kruisingen gerealiseerd moeten worden. Er komen hier verschillende wegen en fietspaden bij elkaar. Ook de aanwezigheid van de busbaan binnen de invloedssfeer van een te realiseren tunnel speelt hierbij een rol. Ondanks dat de Paterswoldseweg ook een lastige ontwerpogave is, lijkt de opgave voor de Peizerweg op voorhand complexer.

Keuze voor tunnel Paterswoldseweg

Op basis van bovenstaande constatering is gekozen voor het aanpakken van de overweg Paterswoldseweg boven de overweg Peizerweg. Natuurlijk ook ingegeven omdat het afronden van HOV as west alleen kan wanneer de het spoor en de busbaan samen de Paterswoldseweg ongelijkvloers kruisen. Vanuit het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn, wanneer het spoor de Paterswoldseweg ongelijkvloers kruist, dan geen grote maatregelen bij de overweg Peizerweg meer noodzakelijk.

Financiën

De eerste globale kosteninschatting laat zien dat een tunnel Paterswoldseweg voor alle verkeer circa 20 miljoen euro (+/- 50% en excl. BTW) kost. Op 12 februari 2013 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen met een brief aan Provinciale Staten de financiële dekking voor de tunnel Paterswoldseweg geconcretiseerd. Naast de bijdrage vanuit het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (onderdeel van het RSP pakket) is aangekondigd dat dit budget wordt aangevuld vanuit overige RSP middelen tot 20 miljoen euro. In het najaar van 2013 wordt een realisatiebesluit met dekking aan Provinciale Staten voorgelegd samen met de besluitvorming over Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden. De plannen voor de Extra Sneltrain naar Leeuwarden en het onderdeel tunnel Paterswoldseweg worden dan ook aan uw raad voorgelegd.

Toekomstvaste maatregelen

Over het nut- en de noodzaak van 3de fase HOV as west, en daarmee een ongelijkvloerse oplossing voor Paterswoldseweg, is brede consensus binnen de regio. Dit om de exploitatielasten van het Openbaar Vervoer beheersbaar te houden en vooral omdat een ideale busbediening ontstaat binnen Leek en Roden en van deze gemeenten naar de stad. In alle toekomstscenario's wordt het afronden van de HOV as west gezien als een onbetwiste maatregel. De tunnel is een forse verbetering van de overwegveiligheid in onze stad en verbetert de verkeersdoorstroming voor auto's en fietsers op de Paterswoldseweg sterk.

Versnellen planproces

Op beide projecten staat tijdsdruk. Onze opdracht aan zowel het project HOV as west 3de fase als de tunnel Paterswoldseweg is om het maximale te ondernemen om snel de planvorming en uitvoering af te ronden. De komende periode liggen de volgende vragen voor:

- Wat is zowel voor de tunnel Paterswoldseweg als HOV as west 3de fase de meest haalbare variant voor het eindbeeld en eventueel voor een tussenliggende situatie?
- Welke versnelling in planvorming en uitvoering zijn mogelijk en wat is de snelst mogelijke planning? Met daarbij aandacht voor invloedsfactoren op de planning en eventuele risico's.
- Wat zijn de (globale) kosten van het project en per onderdeel?

De piek in verkeersoverlast van de Zuidelijke Ringweg start naar verwachting niet direct in 2015 maar 1 á 1½ jaar later. Dat geeft dus enige lucht. De vraag die nu voor ligt is hoe we de HOV as west 3de fase en de tunnel Paterswoldseweg op korte termijn kunnen gebruiken. De inzet is om de HOV as west in volledige functionaliteit beschikbaar te hebben wanneer de verkeersoverlast van de Zuidelijke Ringweg begint. Dat kan ook betekenen dat we een tijdelijke situatie maken die vooruitloopt op de eindsituatie. Zo zijn we bijvoorbeeld afhankelijk voor de eindsituatie van het moment waarop de opstelsporen worden opgeheven. Het ligt voor de hand om de tijdelijke situatie zo te maken dat het een eerste fase is richting een eindbeeld. Eind april zijn de resultaten van dit onderzoek ons bekend.

Integrale aanpak

De tunnel Paterswoldseweg is een deelproject binnen het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden en wordt uitgevoerd door ProRail. De HOV as west 3^{de} fase wordt uitgevoerd door de gemeente Groningen. De ontwikkeling van de tunnel Paterswoldseweg en de ontwikkeling van de HOV as west kunnen niet los van elkaar gezien worden. Zowel het ontwerp, de inpassing, de communicatie, de participatie als de planning vragen om een gezamenlijk aanpak.

Om te garanderen dat beide projecten integraal worden ontwikkeld en er geen raakvlakknelpunten ontstaan ligt, gezien de impact op de stedelijke omgeving, de coördinerende rol bij de gemeente Groningen. De projectleider HOV as west 3de fase heeft daarbij de opdracht beide projecten op elkaar af te stemmen. De provincie Groningen is bij alle stappen nauw betrokken vanuit de opdrachtgeversrol voor de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden en het Openbaar Vervoer en haar rol in het RSP.

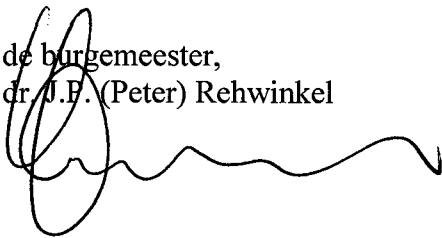
Vervolg

In het najaar van 2013 ligt er een realisatiebesluit in Provinciale Staten voor de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden. De tunnel Paterswoldseweg valt onder de scope van dit project en wordt ook opgenomen in de MER/OTB van dit project. Het realisatiebesluit wordt, gezien de impact op de gemeente Groningen, te voren ook aan uw raad voorgelegd.

Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben over de stand van zaken HOV as west 3de fase en tunnel Paterswoldseweg.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.F. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

