

Onderwerp Conclusies simulatiestudie FietsroutePlus Groningen - Haren -
Helperzoomtunnel en BEA

Steller Machiel Huizenga



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-11211325 Bijlage(n) - Ons kenmerk 6674893
Datum 5-12-2017 Uw brief van Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Voor de kruising van de Fietsroute Plus Groningen-Haren met de Helperzoom en de Helper Brink is, zoals met uw raad afgesproken, een simulatiestudie uitgevoerd. In deze simulatie wilden we onderzoeken of het echt niet mogelijk was om de fietsers op de Fietsroute Plus Groningen-Haren voorrang te verlenen ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom. Op 20 november hebben wij u de simulatie laten zien, met deze brief informeren wij u hier schriftelijk over. Daarnaast informeren wij u over de Boom Effect Analyse die voor dit tracé is opgesteld.

Uit deze simulatiestudie blijkt dat het vanuit verkeersveiligheid onverstandig is om de fietsers op de Fietsroute Plus Groningen-Haren voorrang te geven ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom. Daarnaast is fietsers uit de voorrang het meest gunstig voor de doorstroming van het verkeer, de tunnelveiligheid in de Helperzoomtunnel en de leefbaarheid rondom het kruispunt. Op 31 mei 2017 heeft uw raad het tracé- en realisatiebesluit vastgesteld voor de Fietsroute Plus Groningen-Haren langs de Helperzoom (kenmerk 6341722). De uitkomsten van de simulatie geven ons geen aanleiding om u een ander voorstel te doen.

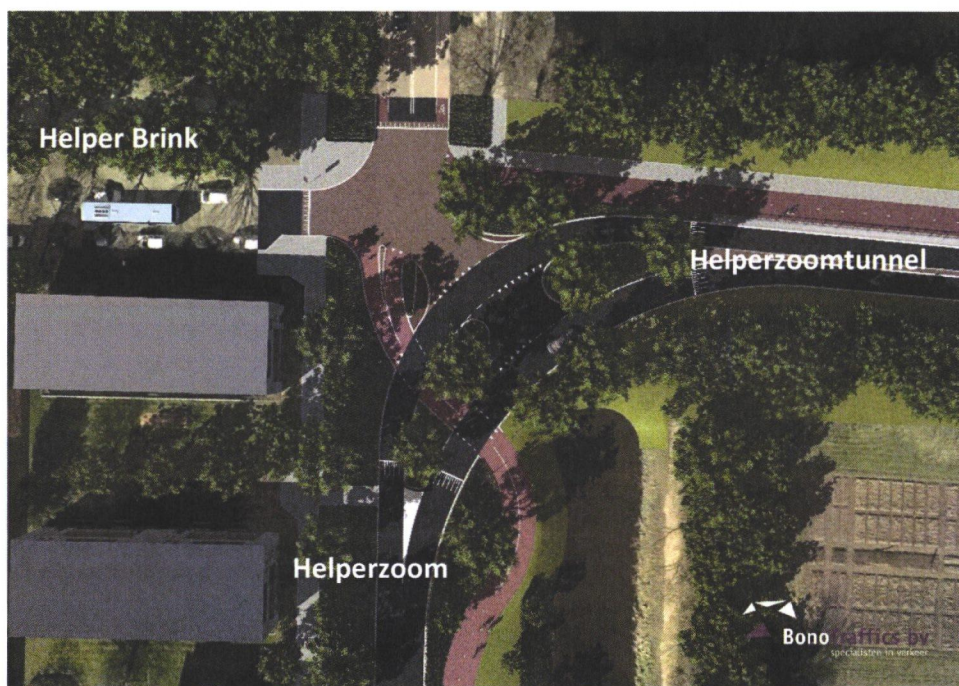
We gaan hieronder kort in op het gevoerde proces en de conclusies van de simulatiestudie.

Fietsers in de voorrang?

De gemeenteraad heeft vastgesteld dat fietsers op de Fietsroutes Plus en de Slimme Routes in principe voorrang krijgen, tenzij dat vanuit verkeersveiligheid of andere zwaarwegende redenen niet mogelijk is. In het ontwerpproces van de kruising werd geconstateerd dat fietsers in de voorrang op dit kruispunt, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming, geen verstandige keuze is. De Fietsersbond heeft in een brief aan de gemeenteraad en via inspraak gevraagd of het mogelijk is hier nogmaals naar te kijken. De Fietsersbond deed daarbij de suggestie om ook de

mogelijkheid van regulering van de voorrangssituatie met dynamische verkeersregeling te onderzoeken.

Het college heeft uw raad toegezegd de mogelijkheden om fietsers op deze oversteek voorrang te geven boven het autoverkeer, samen met de Fietsersbond, nader te onderzoeken.



Figuur 1: ontwerp kruispunt Helper Brink – Helperzoom – Helperzoomtunnel met fietsers uit de voorrang.

Opzet simulatiestudie

We hebben het volgende onderzocht:

1. Kruispunt Helperzoom – Helper Brink – Fietsroute Plus met fietsers uit de voorrang;
2. Kruispunt Helperzoom – Helper Brink – Fietsroute Plus met fietsers in de voorrang;
3. Kruispunt Helperzoom – Helper Brink – Fietsroute Plus met fietsers in de voorrang, waarbij de kruising met de Helperzoom wordt geregeld met een dynamische verkeersregelinstallatie. Deze regeling is zo ingesteld dat fietsers in principe altijd door kunnen fietsen. Maar als voor het gemotoriseerde verkeer op de Helperzoom/Helperzoomtunnel de wachttijden oplopen tot meer dan een minuut, de wachtrijen terugslaan tot in de Helperzoomtunnel of tot aan de Händellaan grijpt de regeling in. Dan krijgen de fietsers een periode rood zodat het autoverkeer wordt afgewikkeld.

In het onderzoek is gekeken naar de effecten op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid. Om een goede beoordeling te kunnen geven over de verkeersveiligheid (met name de zichtlijnen) zijn de drie varianten opgebouwd in een 3D-model. Ook is een simulatiestudie uitgevoerd om te bepalen wat de consequenties van de varianten op de doorstroming zijn. We zijn bij de studie

uitgegaan van het GroningenPlus verkeersmodel, met de in 2030 te verwachten verkeersintensiteiten voor gemotoriseerd verkeer en fietsers.

Resultaten en conclusies

De conclusie van het onderzoek is dat de variant waarin fietsers op de Fietsroute Plus Groningen-Haren géén voorrang hebben ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom, voor de verkeersveiligheid voor fietsers en de doorstroming op de kruising het meest gunstig is.

In alle varianten is het zicht vanuit de Helperzoomtunnel op de fietsoversteek niet optimaal. Verkeer dat uit de Helperzoomtunnel komt kan daardoor moeilijk anticiperen op de fietsoversteek. Vanuit verkeersveiligheid is het daarom niet verantwoord om hier voorrang voor de fietsers op de Fietsroute Plus in te stellen.

Uit de simulatiestudie blijkt dat de wachttijden voor fietsers beperkt blijven indien deze voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. Fietsers kunnen de Helperzoom namelijk gefaseerd en veilig oversteken via de brede middenberm. Bovendien biedt de verkeersstroom van gemotoriseerd verkeer op de Helperzoom voldoende hiaten aanwezig om veilig te kunnen oversteken. De gemiddelde wachttijd voor fietsers is per richting verschillend maar blijft in de ochtendspits gemiddeld onder de 10 seconden en in de avondspits zelfs gemiddeld onder de 6 seconden.

Wanneer we fietsers in de voorrang doen lopen de wachttijden voor het gemotoriseerd verkeer op tot gemiddeld 30 à 40 seconden met uitschieters tot meer dan 200 seconden. Wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer slaan dan regelmatig terug tot in de Helperzoomtunnel. Dit is vanuit de tunnelveiligheid onwenselijk. Fietsers in de voorrang is dus niet goed voor verkeersveiligheid en voor de verkeersdoorstroming. Daarnaast zijn er negatieve effecten op leefbaarheid, milieu en ecologie door uitstoot en geluid van stilstaande auto's met draaiende motor. Een fietsoversteek met een dynamische verkeersregeling zorgt niet voor een wezenlijke verbetering.

Het onderzoek bevestigt ons beeld dat het niet in de voorrang leggen van de fietsers op de Fietsroute Plus Groningen-Haren het beste is. Ook levert dit onderzoek ons de volgende inzichten op:

- Ongeacht de voorrangssituatie is het verstandig de fietsoversteek beter zichtbaar te maken. Dit gaan we doen we door middel van het plaatsen van (extra) markeringen en bebording.
- Net ten noorden van de fietsoversteek volgt het kruispunt met de Helper Brink. Voor dit kruispunt heeft uw raad aandacht gevraagd. Op dit kruispunt is het mogelijk om fietsers hier ook voorrang te verlenen. De onderstaande figuren geven hiervan een beeld. De grootste uitdaging is te voorkomen dat het gemotoriseerd verkeer vanaf het noordelijk deel van de Helperzoom in zuidelijke richting het fietspad op rijdt. De inrichting van dit kruispunt is echter afhankelijk van de verdere inrichting van het noordelijk deel van de Helperzoom. Dit is nu nog in onderzoek. Daarom gaan we het kruispunt met Helper Brink vooralsnog inrichten volgens het Duurzaam Veilig principe. Volgens dit principe worden kruispunten binnen een 30 km/uur zone als een gelijkwaardig kruispunt ingericht. Verkeersdeelnemers moeten daar aan verkeer van rechts voorrang verlenen.



Figuur 2: ontwerp kruising Helper Brink – Helperzoom met fietsers in de voorrang



Figuur 3: ontwerp kruising Helper Brink – Helperzoom met fietsers uit de voorrang

Beoordeling onderzoek door Fietsersbond Groningen

De resultaten van het onderzoek zijn in twee sessies met vertegenwoordigers van de Fietsersbond Groningen besproken. De Fietsersbond Groningen stemt in met de conclusies van het onderzoek.

De onderzoekresultaten bevestigen het eerder door u genomen besluit dat de kruising van de FietsroutePlus Groningen-Haren met de Helperzoom zo wordt ingericht dat fietsers op de FietsroutePlus voorrang dienen te verlenen aan het verkeer op de Helperzoom. Wij menen dat er sprake is van voldoende zwaarwegende redenen om af te wijken van het principe dat op Fietsroutes Plus en Slimme Routes fietsers in principe voorrang krijgen op het autoverkeer.

BEA en ecologische maatregelen

Uw raad besloot in januari 2017 tot een ecologische optimalisatie van het toen voorliggende tracé. We hebben ons ingespannen om zoveel mogelijk bomen te sparen en de ecologische waarden te behouden en waar mogelijk te versterken.

Om de ontwikkeling van de Fietsroute Plus langs de Helperzoom mogelijk te maken moeten 8 bomen worden geveld. Het betreft 4 vergunningplichtige bomen (diameter stam >20cm) en 4 niet vergunningplichtige bomen (diameter stam <20cm). Daarnaast wordt 1 boom binnen het project verplant waarvoor ook een vergunning is vereist. Er worden geen monumentale bomen geveld/verplant en er wordt 1 potentieel monumentale boom geveld. Er worden 28 bomen aangeplant. Gezien deze ruime compensatie is de conclusie dat de kapvergunning kan worden verleend.

Te vellen bomen		Te compenseren	
<i>Totaal aantal te vellen bomen</i>	8	<i>Aanplant bomen</i>	28
Waarvan niet vergunningplichtig (diameter stam < 20 cm)	4		
Waarvan vergunningplichtig (diameter stam > 20 cm)	4		
Waarvan potentieel monumentaal	1		
Waarvan monumentale	0		
		Saldo	+ 20

Tabel 1: essenties BEA

Tracékeuze, ecologie en samenwerking met bewoners en belangengroepen

Voor het tracébesluit voor de Fietsroute Plus is uitgebreid overlegd met bewoners en belangengroepen. Behoud van het groene karakter van de Helperzoom was voor bewoners belangrijk. Dit heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij de afweging van mogelijke tracés.

In januari 2017 stelde de gemeenteraad tracé O3, langs de watergang, over het grondgebied van het waterschap, vast als voorkeurstracé. Dit tracé koste al veel minder bomen dan andere tracés. Tracé O3 zou ten koste gaan van circa 19 bomen terwijl voor andere tracés meer dan 100 bomen zouden moeten worden gekapt. Tracé O3 had echter wel een ecologische impact. Daarom verzocht de raad een ecologische optimalisatie uit te voeren. Hierbij zijn opnieuw bewoners en belangengroepen uitgebreid betrokken. Met partijen als de bomenridders en de vleermuiswerkgroep is uitgebreid overlegd en gecorrespondeerd. De ecologische optimalisatie en optimalisatie in de DO fase heeft er uiteindelijk toe geleid dat slechts 8 bomen moeten worden gekapt en een uitgebreide compensatie plaatsvindt in aantallen bomen, struiken en ecologische kwaliteit.

Daarnaast zijn nog andere maatregelen genomen om, met de aanleg van de fietsroute, de ecologische zone langs de Helperzoom te versterken:

- prononceren van onderscheid tussen natte, schaduwrijke milieu's en droge, schrale kruidenrijke milieu's;
- aanplant van bomen en struiken;
- realisatie van kruiden- en bloemrijke vegetatie;
- opbouw van het fietspad met modulaire betonelementen die slechts een ondiepe fundering behoeven waardoor schade aan boomwortels en de waardevolle oevervegetatie wordt voorkomen en bomen kunnen worden gespaard;
- toepassen van ecologisch-verantwoorde verlichting van het fietspad.

Wij hebben onafhankelijk ecologisch onderzoek laten uitvoeren om te laten beoordelen wat het effect van de maatregelen is. Uit dit onderzoek blijkt dat mede door de genomen maatregelen het leefgebied van kwetsbare soorten (vleermuizen) niet wordt aangetast en ecologische kwaliteit van het gebied kan toenemen.

De aanleg van de fietsroute zal naar verwachting medio 2018 beginnen waarna het fietspad in het derde kwartaal in gebruik kan worden genomen.

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