

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30-05-2012
Raadscommissie	B&V
Datum raadscommissie	16-05-2012
Publiciteit	Persconferentie PC
Bijlagen	div. (visietrommel)

Registratienr.	RO12.2977882
Datum B&W besluit	24-04-2012
Portefeuillehouder	Karin Dekker
Steller	H.P. Nienhuis/M. van Maanen
Telefoon	367 81 11
E-mail	hennie2r@groningen.nl

Onderwerp

Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het ontwerp busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen;
- II. de exploitatiebegroting busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 5.430.000,-;
- III. voor het project busbaan P+R Europapark - UMCG een plankostenkrediet van € 350.000,- beschikbaar te stellen;
- IV. het plankostenkrediet te dekken uit Regio Specifiek Pakket (RSP);
- V. het beschikbaar gestelde budget voor planontwikkeling ad € 150.000,- (bij raadsbesluit 6h d.d. 28-09-2011) te laten vervallen en de kosten dekken uit de onder punt IV genoemde dekkingsbron;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Publiekssamenvatting

Om de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG te verbeteren is het noodzakelijk een nieuwe busbaan op de Europaweg (P+R Europapark) en de Petrus Campersingel (UMCG) aan te leggen. Een deel van die busbaan bestaat al, richting stad-in. Maar voor een vlotte en betrouwbare verbinding is meer nodig; een snelle en betrouwbare busverbinding in beide richtingen vanaf P+R Europapark tot aan het UMCG, die de kruisingen Sontweg/Griffeweg en het Damsterdiep passeert. Voor deze busbaan is het nodig om een deel van het tracé te herprofilen waarbij sommige delen van de Europaweg en Petrus Campersingel breder worden gemaakt of worden aangepast. Door middel van dit voorstel worden de financiële middelen, die nodig zijn om het ontwerp uitvoeringsgereed (besteksgereed maken en afstemming overleg belanghebbenden en aanpalende projecten) te maken, beschikbaar gesteld.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. het ontwerp busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen;
- II. de exploitatiebegroting busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 5.430.000,--;
- III. voor het project busbaan P+R Europapark - UMCG een plankostenkrediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen;
- IV. het plankostenkrediet te dekken uit Regio Specifiek Pakket (RSP);
- V. het beschikbaar gestelde budget voor planontwikkeling ad € 150.000,-- (bij raadsbesluit 6h d.d. 28-09-2011) te laten vervallen en de kosten dekken uit de onder punt IV genoemde dekkingsbron;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar" vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. De directe aansluiting vanaf het P+R Europapark is voorwaardenscheppend voor de busbaan via de Europaweg. Aan deze directe aansluiting wordt momenteel gewerkt. Een deel van de skivijver is hiervoor inmiddels gedempt en oplevering wordt in het najaar van 2012 verwacht. De route van de nieuwe busverbinding vanaf P+R Europapark via de Europaweg naar het UMCG is een streng van kruisingen, de verkeersdruk is hoog en er is veel congestie. Om tot maatregelen met een maximaal effect te komen was beter zicht op de kern van de busdoorstromingsproblematiek op dit traject noodzakelijk. Daarom heeft ingenieursbureau Witteveen+Bos in 2011 een verkennend onderzoek uitgevoerd. Zij hebben diverse scenario's onderzocht en maatregel voorgesteld welke grotendeels overeenkomt met het voorliggende ontwerp.



Figuur 1. Projectgebied

Uit dit verkennend onderzoek bleek dat vooral op het weggedeelte tussen het Damsterdiep en de Zuidelijke Ringweg waar geen vrije busvoorziening aanwezig is, de bus vertraging oploopt. De bus staat hier in dezelfde file als de auto en kan pas in meerdere cycli de kruising passeren. De bus staat dus in een wachtrij die niet in één keer met een periode van groen licht verwerkt kan worden. Met een afzonderlijke busstrook/busbaan is relatief veel tijdwinst te behalen, omdat de bussen dan vooraan in de wachtrij wordt gezet en altijd binnen één cycluseriode van de verkeerslichten kunnen worden afgewikkeld.

Beoogd resultaat

Het resultaat van het project is een kwalitatief hoogwaardige busverbinding tussen P+R Europapark en het UMCG. Dit is een busbaan die zowel een snelle reistijd als een betrouwbare reistijd heeft. Onder betrouwbaarheid verstaan we geen tot weinig beïnvloeding van de reistijden van het openbaar vervoer door filevorming van het overige verkeer.

De doelen die worden bereikt met deze oplossing zijn:

- verbetering doorstroming (snelheid en betrouwbaarheid) openbaar vervoer Europaweg;
- stimulering gebruik P+R Europapark en openbaar vervoer, voor o.a. bezoekers UMCG en binnenstad;
- bewerkstelligen van vlotte busverbinding tussen toekomstig Station Europapark met UMCG;
- kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer heeft geen of beperkte consequenties voor de afwikkeling van het overige verkeer.

Kader

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar" vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. Daarna heeft het onderzoek naar de mogelijkheden van de busbaan plaatsgevonden, waaruit bleek dat hiervoor een verbetering mogelijk is. Vervolgens heeft uw raad middels een projectofferte op 28 september 2011, bij raadsbesluit 6h, een budget voor planvoorbereiding van € 150.000,- beschikbaar gesteld. Dit budget is gebruikt voor de benodigde plankosten, waaronder de uitwerking van het ontwerp en diverse onderzoeken (verkeerssimulatie, geluid- en fijnstofonderzoek, Boom Effect Analyse, etc.).

Argumenten/afwegingen

De Europaweg is dé entree waar het publiek haar eerste indruk krijgt van de stad Groningen. De uitstraling van de weg is dan ook belangrijk. Om te voorkomen dat er straks alleen maar ruimte is voor asphalt is het van belang dat er bij de inrichting rekening wordt gehouden met de gehele aankleding van de weg. Op basis van dit gegeven is er niet alleen aandacht besteed aan de uitstraling van enkel de "busbaan" maar is er een integraal ontwerp gemaakt voor het gehele beeld van de weg. Daarom is binnen dit project ook het uitgangspunt gehanteerd dat het huidige groen niet wordt aangetast en waar het toch nodig is gecompenseerd. Naast het groen is het de bebouwing, de reclame en de verlichting die de sfeer en de uitstraling bepalen.

Integraal ontwerp.

Het ontwerp is in verschillende ontwerpdelen te beschrijven. In bijlage "Hoogwaardige busbaan P+R Europapark – UMCG d.d. 8 maart 2012" wordt uitgebreid ingegaan op de verschillende tracédelen, de materialisatie en de bushaltes.



Figuur 2. Ontwerp

Voor de verbetering van de busdoorstroming is het deels niet nodig en deels niet mogelijk een vrije busvoorziening langs het gehele traject tussen P+R Europapark en Hanzeplein (UMCG) aan te leggen:

- tussen het Europapark en de Zuidelijke Ringweg ondervinden bussen geen congestie en biedt het Europaplein voldoende ruimte. De verkeersbelasting van de oude A7 na de opening van het Euvelgunnetracé is fors gedaald. Wel krijgt het Europaplein voor de bus in noordelijke richting een eigen voorsorteerstrook, zodat de nieuwe busbaan vlot en veilig bereikt kan worden. Dit kost overigens geen extra ruimte, omdat daarvoor een bestaand voorsorteervak kan worden opgeofferd zonder dat dit ten koste gaat van de afwikkelingskwaliteit van het overige verkeer;
- op de Petrus Campersingel in noordelijke richting is onvoldoende ruimte voor een vrije busvoorziening;
- op de Petrus Campersingel in zuidelijke richting vanaf het Hanzeplein wordt niet over het gehele traject een busstrook aangelegd. Deze busstrook begint halverwege, zodat de huidige vrije rechtsaffer vanaf het Hanzeplein kan blijven functioneren en het overige gemotoriseerde verkeer op de middelste rijstrook kan invoegen, waarna de bus via een eigen rijstrook tot aan de stopstreep van de kruising met het Damsterdiep vrij kan doorrijden. Ook hier ontbreekt de ruimte om een extra rijstrook toe te voegen;
- op de Oosterhavenbrug in zuidelijke richting is onvoldoende ruimte voor een vrije busvoorziening. Dit wordt opgelost omdat de busbaan een voorstart krijgt en de bus daardoor voor de auto's uitrijdt. Daarnaast is de terugslag op het traject niet van dien aard dat files zich van kruispunt tot kruispunt vormen.

Om de realisatie van de busbaan mogelijk te maken is het noodzakelijk om tussen het Europaplein en het Damsterdiep het hele wegtracé te herprofileren.

Belangrijk onderdeel binnen het ontwerp is de afwikkelingscapaciteit van de afzonderlijke kruisingen, waarbij de kruisingen met de Sontweg en Damsterdiep het meest kritiek zijn. Beide kruisingen zijn in de huidige situatie (zeker na volledige openstelling van het Damsterdiep in verband met de bouw van de P-garage Damsterdiep) overbelast, terwijl op het Europaplein nog restcapaciteit aanwezig is. Dit heeft ertoe geleid dat aan de meeste kruisingen fysieke ruimte voor de bus is toegevoegd en dat de huidige rijstrookindeling op de kruisingen voor het autoverkeer zoveel mogelijk is gehandhaafd. Daarnaast werden de mogelijkheden van het ontwerp veelal beperkt door de fysieke inpassing en/of onacceptabele kosten voor de eventuele verruiming van het profiel, bijvoorbeeld de verbreding van de Oosterhavenbrug. Voorts is de huidige fietsstructuur volledig in takt gebleven.

Verkeersafwikkeling.

Zoals eerder is vermeld, geldt als uitgangspunt dat de gewenste verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer geen of slechts beperkte effecten heeft op de verkeersafwikkeling van de overige verkeersdeelnemers. Daarom zijn de effecten van het ontwerp op de verkeersafwikkeling met behulp van een dynamische simulatie getoetst. Hierbij zijn zowel de ochtend- als avondspitsperiode gesimuleerd op een gemiddelde werkdag in het jaar 2015, waarbij rekening is gehouden met de realisatie van de parkeergarage Damsterdiep en de realisatie van de wegverbinding tussen Driebond en Europaweg met daarin de Sontbrug. Voor deze simulatie is gebruik gemaakt van onlangs verkregen telgegevens (visuele kruispunttellingen, juni 2011) die opgehoogd en gecorrigeerd zijn naar de verwachte situatie in 2015.

Uit de toets blijkt dat de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer in 2015 net zo kritisch blijft als het nu is. Daarmee voldoet het ontwerp wel aan het gestelde uitgangspunt dat de gewenste verbetering voor het openbaar vervoer geen of slechts beperkte effecten heeft op de verkeersafwikkeling van de overige verkeersdeelnemers. Er wordt nu dus een oplossing geboden waarbij de stremmingen van het autoverkeer, ondanks de toevoeging van de busbaan/-stroken, vergelijkbaar zijn met het huidige beeld. De kruisingen met de Sontweg en het Damsterdiep zijn hierbij nog steeds overbelast. Wel gaat de verkeersafwikkeling op de Petrus Campersingel in zuidelijke richting tijdens de avondspits stroever, waardoor de wachtrijlengte mogelijk tot voorbij het Hanzeplein komt te staan. Aanvullend is onderzocht of het verkorten van de busstrook tot voorbij de aansluiting met de Zielstraweg hiervoor een oplossing biedt. Weliswaar geeft dit een verlichting voor het afwikkelingsprobleem van het autoverkeer, maar geeft tevens een forse toename van de reistijd voor het openbaar vervoer. Daarom wordt voorgesteld om het ontwerp op dit punt vooralsnog te handhaven en af te wachten hoe dit in de praktijk gaat functioneren. Latere aanpassingen zijn relatief eenvoudig en goedkoop.

Openbaar vervoer.

Ondanks de (blijvende) kritieke afwikkeling voor het autoverkeer, ondervindt het openbaar vervoer door de aanleg van de busvoorzieningen hier weinig hinder van. De busbaan/-strook is vanuit beide richtingen goed bereikbaar en vervolgens kan de bus tot aan de stopstreep vrij doorrijden. Er treden alleen verliestijden op tijdens het wachten voor de verkeerslichten. Daarnaast is gebleken dat de reistijden in alle verkeerssituaties redelijk constant blijven, zodat een betrouwbare dienstregeling kan worden geboden. Volgens de simulatie bedraagt de gemiddelde reistijd (excl. haltering) van het openbaar vervoer over het volledige traject

Hanzeplein – Europapark 5 tot 5½ minuut, waarvan de helft verliestijd is bij de verkeerslichten.

De huidige rijtijd van de citybus tussen P+R bedraagt volgens de dienstregeling 9 minuten, maar wordt in de spitsperioden vaak overschreden. Door het opwaarderen van de Europaweg voor het busverkeer en de directe aantakking tegenover de Boumaboulevard, wordt reistijd met ca. 4 minuten verkort. Daarnaast wordt de betrouwbaarheid van deze busverbinding in beide richtingen aanmerkelijk verbeterd, omdat de rijtijd voor de bus niet of nauwelijks wordt beïnvloedt door de drukte van het overige verkeer. Tijdens de spitsperioden leidt dit tot een rijtijdwinst van minimaal 5 minuten. Dit geldt vooral voor de bussen die de stad uitrijden. Deze winst betekent een extra stimulans voor het gebruik van het P+R Europapark. Daarnaast hebben ook de overige (regionale) buslijnen profijt van deze maatregel, zowel qua rijtijd als betrouwbaarheid.

Een absolute prioriteit voor het openbaar vervoer in de verkeerslichtenregelingen is geen optie. Dit leidt tot onaanvaardbare stremmingen van het autoverkeer, waar vervolgens ook de bus de dupe van is. Het realiseren van een beperkte prioriteitsingreep waarbij groen licht wordt vastgehouden wanneer een bus zich heeft ingemeld, is wel mogelijk.

Medegebruik busbaan.

De Europaweg vormt een belangrijke schakel in de aanrijroutes voor de brandweer (kazerne Sontweg) en de ambulance (naar en van het UMCG). De realisatie van de busbaan/-strook geeft voor de hulpverleningsdiensten een verbetering, omdat zij ongestoord van het autoverkeer tot aan de stopstreep van de kruising kunnen rijden en vervolgens met behulp van de noodsignalen (en eventueel VETAG-melding) de kruising kunnen passeren. Daarnaast zal de berm tussen de bus- en rijbaan op verzoek van de politie overrijdbaar worden gemaakt, zodat voorkomen wordt dat voertuigen van de hulpverleningsdienst zich klem rijden.

Naast het medegebruik van de busbaan/-strook door hulpverleningsdiensten worden in de stad vaak ook de taxi's, touringcars (niet lijndiensten) en mogelijk ook andere doelgroepen op de vrijliggende busvoorzieningen toegelaten. Hiervoor zijn geen algemene beleidsregels geformuleerd. Voor de Europaweg wordt voorgesteld om het gebruik te beperken tot de lijndiensten en de noodritten van hulpverleningsdiensten, omdat het medegebruik van de andere genoemde categorieën de verkeersafwikkeling op de Europaweg zeer negatieve consequenties heeft voor de autobereikbaarheid van een groot gedeelte van de stad, waaronder het UMCG en de binnenstad. Feitelijk is hiermee het gebruik in overeenstemming met situaties van "lijnbus op de vluchtstrook".

Wensbeeld Europaweg.

In het kader van de ruimtelijk inpassing van de busbaan is er gekeken naar de mogelijkheden om de Europaweg een "groene allée" naar de stad te laten worden, zoals ook is voorgesteld in de groenstructuurvisie. Er is daarom gedacht aan een dubbele bomenrij. De financiering voor het realiseren van deze bomenrijen past echter niet binnen de begroting van dit project en ook niet in de subsidiëring. De totale extra kosten, ten opzichte van de begroting, voor de aanplant van een dubbele bomenrij is geraamd op circa € 1,5 mln. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de noodzakelijke verlegging van kabels en leidingen en fiets-/voetpaden. Ondanks dat het een toegevoegde waarde is voor de stad is ervoor gekozen deze dubbele bomenrij niet te realiseren.

De wens om deze dubbele bomenrij te realiseren bestaat wel omdat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de leefbaarheid van de omgeving verbetert. Voor het gehele tracé met een

dubbele bomenrij is een Bomen Effect Analyse gemaakt. Hier komt uit naar voren dat het realiseren van een dubbele bomenrij haalbaar is en zelfs ook, door de aanpassingen in de ondergrond, een positief effect heeft op de groeiomstandigheden van de huidige bomen. Deze toekomstige wens zou wellicht mogelijk worden bij een meevallende aanbesteding of is mogelijk mee te nemen in een van de aanpalende projecten.

Groenparagraaf.

Uitgangspunt binnen het project is dat het groen behouden moet worden en zo mogelijk versterkt wordt. Als het groen niet behouden kan worden bestaat de ambitie dit 1:1 in het project te compenseren. In totaal worden er op basis van dit ontwerp 3 bomen gekapt om het fietspad nabij de Steentilkade mogelijk te maken. Daarnaast worden er 4 bomen verplant om ruimte te creëren voor de busbaan op de Oosterhavenbrug. In totaal zullen er 4 bomen worden herplant (exclusief de te verplanten bomen). We voldoen hiermee (3 kap-4 nieuw) aan de 1:1 compensatieplicht.

Geluid.

In verband met de aanleg van de busbaan op de Europaweg zijn de geluidseffecten onderzocht. Om de mate van geluidsverandering te bepalen is de heersende geluidsbelasting vergeleken met de toekomstige geluidsbelasting na aanpassing van de weg. Zowel het effect van de fysieke wijzigingen aan het wegdek zoals de verplaatsing van rijbanen is onderzocht als de verandering in verkeersintensiteiten. Ook is de toekomstige geluidsbelasting vergeleken met de waarden die in het verleden zijn vastgesteld voor nieuwbouwprojecten. Bij het onderzoek is ook rekening gehouden met het optrekkende verkeer bij de kruisingen met stoplichten (dit verandert overigens niet). Pas bij een geluidstoename van 1,5 dB of meer is de verandering dusdanig groot dat er geluidsreducerende maatregelen in overweging genomen moeten worden. Dan moeten er ook procedures in het kader van de Wet geluidhinder worden doorlopen. Kleinere verschillen acht de wetgever aanvaardbaar omdat deze nauwelijks waargenomen kunnen worden.

De verplaatsing van de rijbanen voor auto's en de aanleg van de busbaan zelf geeft een maximale geluidstoename van 0,49 dB. Als hierbij rekening wordt gehouden met de toekomstige verkeersontwikkeling, waarbij uit wordt gegaan van de recente prognoses uit het Groningen-Plus model, is door de toename van verkeer tussen het Sontplein en de Europaweg een lichte geluidstoename van 1,4 dB. Hiermee blijft dit onder de eerder genoemde 1,5 dB. In de praktijk zorgt een bus juist voor minder geluid dan het auto verkeer. De bus produceert met een snelheid van 50 km/h weliswaar meer geluid, maar door de grotere capaciteit en lager benodigde frequentie voor het vervoer van hetzelfde aantal mensen, zijn de auto's de grootste geluidsproducenten. Hieruit volgt tevens dat door de stimulans van het openbaar vervoer die we met dit ontwerp proberen te bewerkstelligen een bijdrage kan worden geleverd aan de afname van het geluid van het totale verkeer.

Uit de vergelijking met de heersende geluidsbelasting en de eerder vastgestelde hogere geluidswaarden is gebleken dat het voor de woningen aan de Kop van Oost nodig is om een procedure te volgen om nieuwe hogere waarden vast te stellen in het kader van de Wet geluidhinder. Deze procedure moet worden gevolgd omdat destijds (in het bestemmingsplan van de Kop van Oost) de hogere waarden zijn gebaseerd op een te lage verkeersintensiteit. De nieuwe hogere waarden worden gebaseerd op de verkeersprognoses uit het meest recente verkeersmodel (uit het geluidsonderzoek blijkt overigens wel dat de isolatie voldoet aan de daarvoor gestelde normen).

Daarnaast is het mogelijk om de zogenaamde saneringswoningen langs de Steentilkade, Damsterkade, Petrus Campersingel, Damstersingel en de galerijflat aan de oostkant van de Europaweg (totaal circa 110 woningen en appartementen) in het kader van de reconstructie op basis van de Wet geluidhinder naar voren te trekken. Hierdoor ontstaat de kans om een groot aantal woningen te verbeteren op kosten van het Rijk. Deze procedure zal eveneens in gang worden gezet. Normaal gesproken zouden deze bewoners moeten wachten op toekenning van subsidie totdat het project bij het Rijk voldoende prioriteit heeft gekregen in vergelijking met andere saneringsprojecten in het land. Maar bij een wegreconstructie krijgt een saneringsproject voorrang. De hiervoor benodigde procedure zal in gang worden gezet en moet zijn afgerond voordat het project wordt aanbesteed. Het Rijk is uiteindelijk degene die het saneringsprogramma vaststelt en ook de te nemen saneringsmaatregelen betaalt.

Luchtkwaliteit.

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan, waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. Onderzocht is of het ontwerp voldoet aan de normen, dit bleek het geval te zijn. Een en ander betekent dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van dit ontwerp.

Beheer.

Omdat het maar een beperkte omvorming voor wat beheer betreft is, zullen de meerkosten beperkt blijven. Door het kiezen voor duurzame oplossingen en materialen zal er dekking gevonden kunnen worden binnen de beschikbare onderhoudsbudgetten. De Steentilkade zal op verzoek van de bewoners meegenomen worden in de strooiroute bij vorst.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In het ontwerpproces zijn verschillende participatiemomenten geweest. De projectgroep heeft eerst het ontwerp zover voorbereid dat we met een schetsontwerp een eerste consultatieronde hebben gedaan met diverse bewoners, belangenorganisaties en ondernemers. Dit zijn één op één gesprekken geweest met deze partijen waar over en weer vragen zijn gesteld en oplossingen zijn aangedragen. Deze gesprekken zijn gevoerd met: OV-bureau (meerdere keren), Groningen City Club, UMCG, Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost, vertegenwoordiging bewoners Steentilkade, Bewonersorganisatie binnenstad oost, vertegenwoordiging bewoners Kop van Oost, Aprisco, hulpverleningsdiensten en Ikea. Tijdens deze gesprekken is het ontwerp goed ontvangen en zijn er nog een aantal wijzigingen doorgevoerd, zoals: overrijdbaar maken schrikstrook tussen busbaan en autorijbanen ter hoogte van de Europaweg (voor de hulpverleningsdiensten), mogelijk maken draaicirkel nabij Zuidelijke Ringweg voor bussen en brandweerwagens, aantal materialen zijn veranderd nabij de Steentilkade en we gaan daar ook een boom extra terugplaatsen die in het verleden verloren is gegaan. Na deze één op één gesprekken hebben we het ontwerp op deze en nog een aantal andere punten aangepast.

Naast de één op één gesprekken is er een inloopbijeenkomst georganiseerd waarvoor breed is uitgenodigd. Er is een groot aantal brieven verstuurd en de inloopbijeenkomst is gepubliceerd in de Gezinsbode. De opkomst, waarbij men gespreid tussen 17 uur en 20 uur langs kon komen, was ongeveer 20 personen die zich hebben ingeschreven op de presentielijst. Hier zijn een aantal reacties uit naar voren gekomen en ook achteraf zijn er nog een aantal reacties binnengekomen. De reacties gingen over het verleggen van de fietsroute Petrus Campersingel tussen Zielstraweg en Damsterdiep via Steentilkade, zorg over verkeersafwikkeling Petrus Campersingel, algemene vormgevingseisen van fietsroutes en de verkeersveiligheid in de

bocht van parallelweg nabij Zuidelijke Ringweg. De ingekomen reacties hebben niet geleid tot wijzigen in het ontwerp. Een uitgebreid verslag van deze reacties vindt u in het bijgaande reactieverslag, hierbij wordt ook aangegeven wat we met deze reactie hebben gedaan.

Financiële consequenties

Voor de busbaan P+R Europapark – UMCG is een exploitatiebegroting gemaakt. Deze ligt vertrouwelijk met een toelichting in de visietrommel ter inzage. Hieronder volgt een kort overzicht van de kosten en de dekking van de kosten.

Kosten en Dekking

Kosten

In de begroting worden de totale kosten geraamd op € 5.430.000,--. Deze totale kosten bestaan uit de plankosten, onderzoeken en de uitvoeringskosten. De eerder aangevraagde € 150.000,-- voor planvoorbereiding maakt ook onderdeel uit van deze totale begroting. Op 28 september 2011 heeft uw raad besloten de kosten voor planvoorbereiding voor te financieren uit het activiteitenprogramma Verkeer en Vervoer en op termijn in te lossen. Met dit voorstel wordt daarin voorzien.

Omdat we op dit moment onvoldoende zicht hebben op de gemeentebegroting van 2013 en de aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg, vragen wij nu alleen een plankostenkrediet aan van € 350.000,--. Met dit krediet worden de eerder aangevraagde plankosten van € 150.000,-- voor de planvormingsfase gedekt. Voor de voorbereiding van de uitvoering, wat onder andere bestaat uit het besteksgereed maken van het ontwerp, is een krediet benodigd van € 200.000,--. Er wordt voor gekozen om het ontwerp wel besteksgereed te maken omdat dit nodig is voor de voortgang van het project. Zodra het ontwerp besteksgereed is en er meer duidelijkheid is over de gemeentebegroting 2013 en de aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg zullen we eind dit jaar bij uw raad een uitvoeringskrediet aanvragen voor de aanleg van de busbaan. Uitvoering kan dan conform planning starten in het voorjaar van 2013.

Dekking

Het plankostenkrediet wordt gedekt uit het Regio Specifiek Pakket (RSP). De toekenning is 16 april 2012 besproken in Gedeputeerde Staten van de provincie. De positieve beschikking zal deze week nog volgen.

Begrotingswijziging voor plankostenkrediet Uitvoeringsplan busbaan P&R Europaweg-UMCG

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Verkeer - Openbaar Vervoer	350	350	0
			0
Totalen begrotingswijziging	350	350	0

Realisering en evaluatie

Na de besluitvorming door uw raad zal dit ontwerp verder uitgewerkt worden tot een bestek. Eind dit jaar zal dan besluitvorming plaatsvinden voor het uitvoeringskrediet. Vervolgens kan in het voorjaar van 2013 gestart worden met de werkzaamheden. Mocht het zo zijn dat de stichting "Flyover Groningen" voor december een sluitende businesscase presenteert dan heeft dit mogelijk consequenties. De uitvoering zal tot ongeveer eind 2013 duren. Hierbij is afstemming met diverse omliggende andere projecten van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad en de uitrukmogelijkheden van de hulpverleningsdiensten. Daarom zal hier een constante afstemming van de werkzaamheden voor plaatsvinden en kan het project mogelijk niet in één keer worden uitgevoerd. We zullen eventuele mogelijkheden van "werk met werk maken" in samenwerking met andere projecten onderzoeken. Na de uitvoering van dit project zal een evaluatie plaatsvinden.

Bijlagen (in visietrommel):

- reactieverslag inloopbijeenkomst busbaan P+R Europapark – UMCG d.d. 08-02-2012;
- brief d.d 21-11-2011 "Uitstel bestedingstermijn quick win "doortrekking HOV-as Peizerweg"(tweede tranche)";
- inrichtingsontwerp hoogwaardige busbaan P+R Europark d.d. 8 maart 2012;
- ontwerp Traject busbaan UMCG – Europapark.