

Raadsvoorstel



Onderwerp **Definitief Ontwerp opritten Westelijke Ringweg bij Vesta**
Registratienr. 6238959 Steller/telnr. Gerd Boerema / 14050 Bijlagen 1

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Beheer en Verkeer
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand mei Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA		

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit het Definitief Ontwerp voor de opritten Westelijke Ringweg bij Vesta vast te stellen.

Samenvatting

De kruising van de op- en afritten van de Westelijke Ringweg (bij Vesta) met de busbaan Peizerweg wordt al jarenlang als onveilig ervaren. Daarnaast is het gewenst om vanaf de busremise Q-Buzz/OV-bureau op een eenvoudige manier de Westelijke Ringweg te bereiken. Vanuit de busremise Peizerweg rijden zogenaamde MAT-ritten (Materieelritten) naar verschillende locaties in de provincie. Dit zijn busritten vanaf de busremise naar het begin van een dienstregelingsrit. Bussen die bijvoorbeeld beginnen in Uithuizen starten vanaf de busremise. Om deze bussen snel en veilig op de Westelijke Ringweg te krijgen zijn aanpassingen nodig. Daarnaast voorziet het DO (Definitief Ontwerp) ook in het mogelijk maken van Q-link 15 op de HOV-as West waardoor deze kruising toekomstbestendig wordt.

Het DO voorziet in de benodigde rijbewegingen en zorgt voor een verkeersveiliger situatie. Daarnaast is voorzien een betere loop- en fietsverbinding vanuit Laanhuizen/Zeeheldenbuurt met het Stadspark waarmee een jarenlange bewonerswens in vervulling gaat.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Vanuit de busremise Peizerweg rijden zogenaamde MAT-ritten (Materieel-ritten) naar verschillende locaties in het concessiegebied Groningen en Drenthe. Dit zijn busritten vanaf de busremise naar het begin of einde van een dienstregelingsrit. Bussen die bijvoorbeeld beginnen in Uithuizen, starten vanaf de busremise. Om deze bussen efficiënter en veilig op de Westelijke Ringweg te krijgen zijn aanpassingen gewenst.

Daarnaast kan met de aanpassingen alvast geanticipeerd worden op de toekomstige busroute van Q-link 15. Dit is de oranje buslijn tussen het Hoofdstation, Westelijke Ringweg naar Zernike en v.v.. Op dit moment rijdt deze buslijn tussen de Westelijke Ringweg en Hoofdstation via het Hoendiep, Eendrachtskade, Eeldersingel en de Stationsweg. In uw raad van 30 november 2016 heeft u besloten het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Q-link 15 zal dan via de HOV-as West het nieuwe busstation bereiken. Mogelijk zal de Q-link 15 al eerder van de HOV-as West gebruik maken, vanwege de vertragingen die deze buslijn op dit moment structureel oploopt op de huidige route. Het verleggen van deze busroute naar de HOV-as West is één van de mogelijkheden om deze buslijn een betrouwbaarder dienstregeling te laten rijden.

Verder heeft u ons college verzocht om de verkeersveiligheid op deze kruisingen te vergroten. Het DO voorziet hierin. Daarnaast zien we kans om de loop/fietsverbinding van de Zeeheldenbuurt/Laanhuizen naar het Stadspark te verbeteren, waardoor een langgekoesterde bewonerswens in vervulling gaat.

Kader

De geactualiseerde netwerkanalyse Regio Groningen-Assen 2030 en de daarbij horende HOV-visie is het kader voor dit plan. Uw raad heeft deze visie op 30 oktober 2013 vastgesteld. Daarnaast heeft uw raad op 30 november 2016 de upgrade/vervolg van het maatregelenpakket HOV vastgesteld. De optimalisatie van de opritten Westelijke Ringweg bij Vesta is in dit maatregelenpakket opgenomen.

Argumenten en afwegingen

De afgelopen periode zijn verschillende oplossingen voor verbetering van de verkeersveiligheid en mogelijk maken van alle (toekomst bestendige) rijrichtingen aan de orde geweest. Het gaat hierbij om onder meer om:

1. Het voorzien van beide kruisingen van een volwaardige VRI (Verkeers Regel Installatie).
2. Het aanbrengen van een rotonde op de oostelijke kruising (zijde Koeriersterweg).
3. Het aanbrengen van een rotonde op de oostelijke kruising met een VRI.
4. Alleen verbreden bochten op de kruisingen.
5. Het verbreden van de bochten en het plaatsen van een tweelichter.

Uit nadere analyse van de varianten 1 t/m 3 kwam naar voren dat de bussen substantiële vertragingen zouden oplopen bij effectuering van deze varianten. Met name voor de varianten 1 en 3. Bij een VRI moeten alle modaliteiten wachten, waarbij de bus wel prioriteit heeft. De bus komt echter uit verschillende rijrichtingen, waardoor ze ook op elkaar moeten wachten. Daarnaast was de ruimte voor een rotonde beperkt en vergt een volwaardige VRI een grote investering. Het verbreden van alleen de bochten zorgt er niet voor dat de kruisingen veiliger worden. Ook dat is een belangrijk uitgangspunt.

Om voorgaande redenen is er voor gekozen om optie 5 nader uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp (VO) en vervolgens naar een DO.

De huidige kruisingen worden als onveilig ervaren. Dit wordt onder meer veroorzaakt door slecht zicht vanaf de op/afritten op de busbaan, maar ook door (te) snel rijdende taxi's. Daarnaast is er geen volwaardige voetgangersoversteek vanuit Laanhuizen naar het Stadspark. Bovendien moeten fietsers vanuit de Zeeheldenbuurt via de Peizerweg, voor Vesta langs, aanzienlijk omrijden richting het Stadspark, waarbij ze slecht zicht hebben op bussen/taxi's die op de busbaan richting het Hoofdstation rijden. Het DO

voorziet grotendeels in de genoemde verbeterpunten. Alleen de zichtbaarheid van met name taxi's op de busbaan onder het viaduct Westelijke Ringweg kunnen we slechts beperkt verbeteren. Dat heeft te maken met de slingerende beweging en de 'diepte' van de busbaan onder het viaduct. Door de constructie van het viaduct is het niet mogelijk om de busbaan recht te trekken. Wel kunnen we het 'leed' verzachten.

Het DO voorziet in de onderstaande bus bewegingen, waarbij de 'blauwe' stippen de bus bewegingen van de MAT-ritten zijn en de 'oranje' stippen buslijn 15 betreft.



Op dit moment worden automobilisten op de op- en afritten geattendeerd op bussen/taxi's met een signaleringssysteem dat aangaat op het moment dat een bus/taxi nabij is. In de praktijk blijkt dat automobilisten dit onduidelijk vinden. Bovendien komt het voor dat zij verder rijden op het moment dat een bus/taxi gepasseerd is, terwijl ook vanaf de andere zijde nog een voertuig kan komen. Gelet op deze onduidelijkheid voorziet het DO in een verkeersregelsysteem, namelijk een zogenaamde tweelichter. Dit is een verkeerslicht met een oranje lamp als waarschuwing en een rode lamp om het verkeer te stoppen. Pas als de lamp uit is mogen auto's verder rijden. Er is niet gekozen voor een volwaardige VRI omdat dit tijdsverlies voor alle modaliteiten betekent.

Een tweelichter mag alleen worden toegepast als de installatie ingrijpt op de voorrangssituatie. Dit houdt in dat het autoverkeer op de op-/afritten voorrang heeft, maar op moment dat er een bus aankomt gaat de tweelichter aan waardoor de auto's moeten stoppen. Feitelijk heeft de bus dus prioriteit op de kruisingen. Groot voordeel is verder dat de tweelichter alleen direct reageert op bussen (en hulpverleningsvoertuigen) en niet op taxi's. Taxi's moeten eerst stoppen, waarna de tweelichter wordt geactiveerd. Hierdoor is direct het probleem met te snel rijdende en daardoor slecht zichtbare taxi's opgelost.

Verder worden bijna alle bochten ruimer gemaakt waardoor het zicht op de kruisingen beter wordt. Ook wordt de uitrit vanaf Vesta ruimer gemaakt waardoor grote bevoorradende vrachtauto's veiliger op de oprit kunnen komen.

Het DO voorziet ook in een verbeterde en veiliger langzaam verkeer verbinding tussen de Zeeheldenbuurt/Laanhuizen en het Stadspark. Met de toevoeging van een fietspad onder het viaduct door krijgen fietsers uit de Zeeheldenbuurt een kortere route naar het Stadspark. Parallel aan dit fietspad komt een volwaardig trottoir. Om het fiets/voetpad mogelijk te maken verdwijnen een aantal parkeerplaatsen die elders gecompenseerd worden. Met de toevoeging van middenbermen op de op-/afritten kunnen fietsers/voetgangers bovendien veiliger in etappes oversteken.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het VO/DO is in nauw overleg met de bewonersorganisatie Laanhuizen tot stand gekomen. Een volwaardige loop/fietsverbinding was een jaren lange wens van de bewonersorganisatie. Ook de veiligheid op dit kruispunt was voor de bewonersorganisatie een belangrijk knelpunt. Daarnaast is het VO/DO ook besproken met stakeholders zoals het OV-bureau/Qbuzz, de provincie Groningen en het Woonforum (o.a. Vesta). Allen zijn positief over het plan.

Het VO is op 12 januari 2017 toegelicht op een inloopbijeenkomst. Zo'n 35 bewoners/belanghebbenden hebben deze inloopbijeenkomst bezocht. Eén bewoner heeft een reactie, met strekking 'goed plan; wanneer gaan jullie uitvoeren?' op het voorlopig ontwerp ingediend. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er groot draagvlak is voor de plannen.

Financiële consequenties

Het DO is geraamd op € 950.000,-- euro en past daarmee financieel in het HOV-maatregelpakket waarover uw raad op 30 november 2016 een besluit heeft genomen (zie ook raadsvoorstel *Update/vervolg maatregelenpakket HOV-visie met registratienummer 5908817*).

Overige consequenties

Fiets Effect Analyse (FEA)

Op dit moment is er geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Laanhuizen (Noordzijde) en het Stadspark. Wel is er een beperkte voetgangersverbinding die loopt over de parkeerplaats van Vesta. Daarnaast moeten fietsers komende vanuit de Zeeheldenbuurt via de spoorwegovergang Peizerweg richting Vesta fietsen om vervolgens voor Vesta langs het Stadspark te bereiken. Zowel de oversteek van de Peizerweg als de busbaan Peizerweg is voor fietsers vervelend. Ook is de fietsroute relatief lang en minder veilig.

Het DO voorziet in een nieuwe fietsverbinding tussen Laanhuizen en het Stadspark. Het fietspad komt parallel aan het huidige voetpad over het parkeerterrein van Vesta te liggen. Het fietspad tussen de spoorwegovergang en Laanhuizen wordt in tweerichtingen befietsbaar. Hierdoor krijgen fietsers vanuit de Zeeheldenbuurt een kortere en veiliger fietsverbinding met het Stadspark.

Het DO geeft daarmee invulling aan onze fietsambities zoals beschreven in de Fietsstrategie 2015-2025.

Boom Effect Analyse (BEA)

Voor het realiseren van het DO is het helaas noodzakelijk om een zestal bomen (met een overwegend slechte vitaliteit/toekomstverwachting) te kappen. De meeste bomen staan op grondgebied van de Provincie Groningen. Het plan voorziet in 1 op 1 compensatie van de te kappen bomen. Verder is het noodzakelijk om circa 100 m² houtopstand te verwijderen.

Geluidsonderzoek

Uit geluidsonderzoek is naar voren gekomen dat het toevoegen van Q-link 15 aan de HOV-as West nergens tot een overschrijding van de wettelijke geluidsnorm leidt.

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

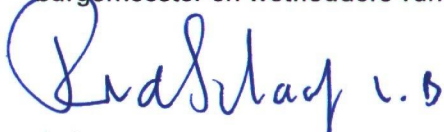
Vervolg

Na vaststelling van het DO kan de besteksvorbereiding/aanbesteding starten. De uitvoering van de maatregelen is voorzien in november 2017.

Lange Termijn Agenda

Vaststelling van het DO opritten Westelijke Ringweg (bij Vesta) is volgens de LTA voorzien in mei 2017.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



Project
Analyse vri-ontwerp kr. Ring West - HOV-as west
 Onderdeel
Variant tweelicht, omdraaien voorrangssituatie
 Opdrachtgever
Gemeente Groningen

Projectcode	Tekeningnr.	Status	Versie	Schaal	Formaat	Blad
160099 001	301	Concept	03	1:500	A2	1 van 1
Getekend P.J. Echten	Gecontroleerd A. Hiemstra		Vrijgegeven		Datum van uitgifte	

ECHTEN