

Raadsvoorstel



Onderwerp **Definitief Ontwerp busknooppunt UMCG Noord**
Registratienr. 5549497 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 2

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder De Rook Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. Het definitief ontwerp UMCG Noord vast te stellen;
- II. niet te kiezen voor de knip Bloemsingel bij de realisatie van het busknooppunt UMCG.

Samenvatting

In het maatregelenpakket HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), als uitvoeringsprogramma van de Netwerkanalyse Groningen – Assen 2020, is de realisatie van het busknooppunt UMCG Noord opgenomen. Het busknooppunt beoogt om busreizigers van de HOV-lijnen een overstap te bieden, waardoor bijvoorbeeld het Hoofdstation wordt ontlast, maar ook om de busreiziger meer service te bieden. Daarnaast zorgt dit busknooppunt voor een verbeterde bereikbaarheid van onder meer het UMCG en de RUG.

Het Definitief Ontwerp is het resultaat van een intensieve samenwerking met de direct betrokkende stakeholders zoals het UMCG, de RUG, provincie en het OV-bureau. Daarnaast zijn de plannen besproken met de bewoners en bewonersorganisaties. Over het algemeen zijn de reacties op het ontwerp positief, waarbij er twee pijnpunten zijn. Het gaat hierbij om het niet bij dit project terugbrengen van de knip Bloemsingel en de bushaltes die nodig zijn in de Oostersingel.

Aanleiding en doel

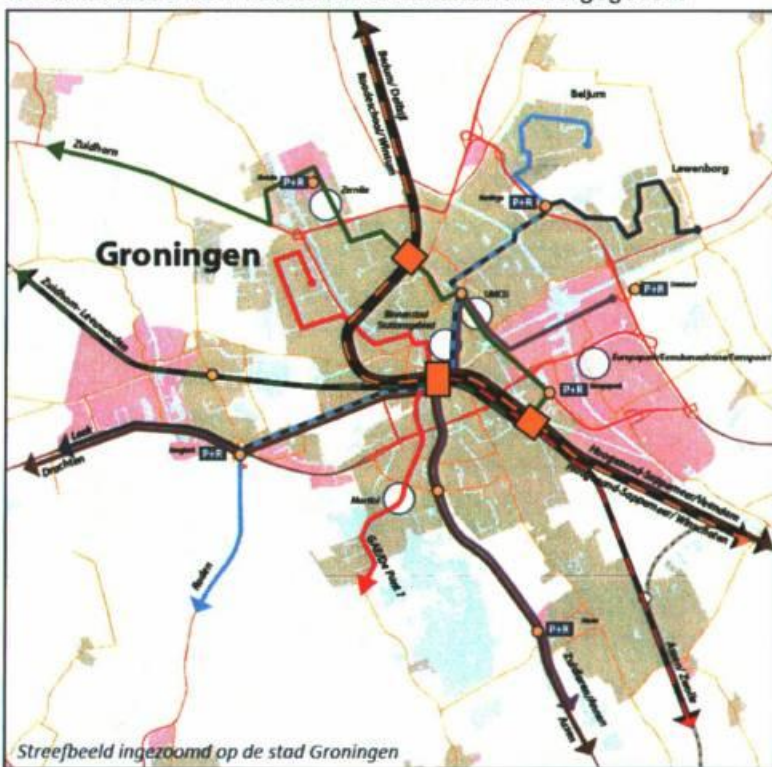
In 2012 is besloten tot de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen en tot het opstellen van een nieuwe bereikbaarheidsstrategie, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Voor het openbaar vervoer is een regionale HOV-visie (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) opgesteld. Om ambities uit deze HOV-visie spoedig te kunnen realiseren, werkten gemeente en provincie Groningen een aanvullend maatregelenpakket uit. Uw raad heeft op 30 oktober 2013 dit maatregelenpakket vastgesteld. Vervolgens heeft uw raad op 27 november 2013 een krediet voor uitvoering van dit maatregelenpakket ter beschikking gesteld.

In de HOV-visie is een groot aantal maatregelen opgenomen die tot doel hebben de doorstroming en regelmaat van het busverkeer in de stad te verbeteren. Dit moet naast kwaliteitsverbetering leiden tot een reductie van de exploitatiekosten.

Het busknooppunt UMCG Noord is één van de prominentste onderdelen uit het maatregelenpakket HOV-visie. Met de realisatie van dit busknooppunt krijgen reizigers van de HOV-lijnen 1, 3, 4 en 5 de mogelijkheid om over te stappen op een andere HOV-lijn. De meeste buslijnen rijden nu ook al in de betreffende straten. Alleen lijn 1 is een nieuwe toevoeging. Lijn 1 (nu lijn 11) is de nieuwe buslijn tussen station Groningen – Europapark via UMCG Noord naar Zernike/Zuidhorn, die lijn is opgenomen in de onderstaande figuur. Deze buslijn gaat rijden op het moment dat P+R Meerstad gereed is. Naast de HOV-lijnen maken ook een aantal streeklijnen gebruik van het busknooppunt.

Met de toevoeging van deze toekomstige HOV-lijn 1 hebben de HOV-lijnen een verbinding met alle treinstations (Hoofdstation, Station Noord, Europapark, Zuidhorn) en alle P+R terreinen in de stad. Vanaf busknooppunt UMCG zijn de meeste genoemde locaties bereikbaar zonder overstap. Ander voordeel is dat het busstation bij het Hoofdstation hierdoor wordt ontlast.

Het streefbeeld HOV-netwerk is onderstaand weergegeven.



Afbeelding 1 Streefbeeld HOV-netwerk

Kader

De geactualiseerde netwerkanalyse Regio Groningen-Assen en de daarbij horende HOV-visie is het kader voor dit plan.

Argumenten en afwegingen

Inleiding

De afgelopen tijd is gewerkt aan het ontwerp voor het busknooppunt UMCG. Het ontwerpproces is in een aantal stappen opgedeeld:

1. Verkenning locatie busknooppunt;
2. Uitwerking voorkeursmodel busknooppunt;
3. Uitwerking Voorlopig Ontwerp busknooppunt;
4. Uitwerking Definitief Ontwerp busknooppunt.

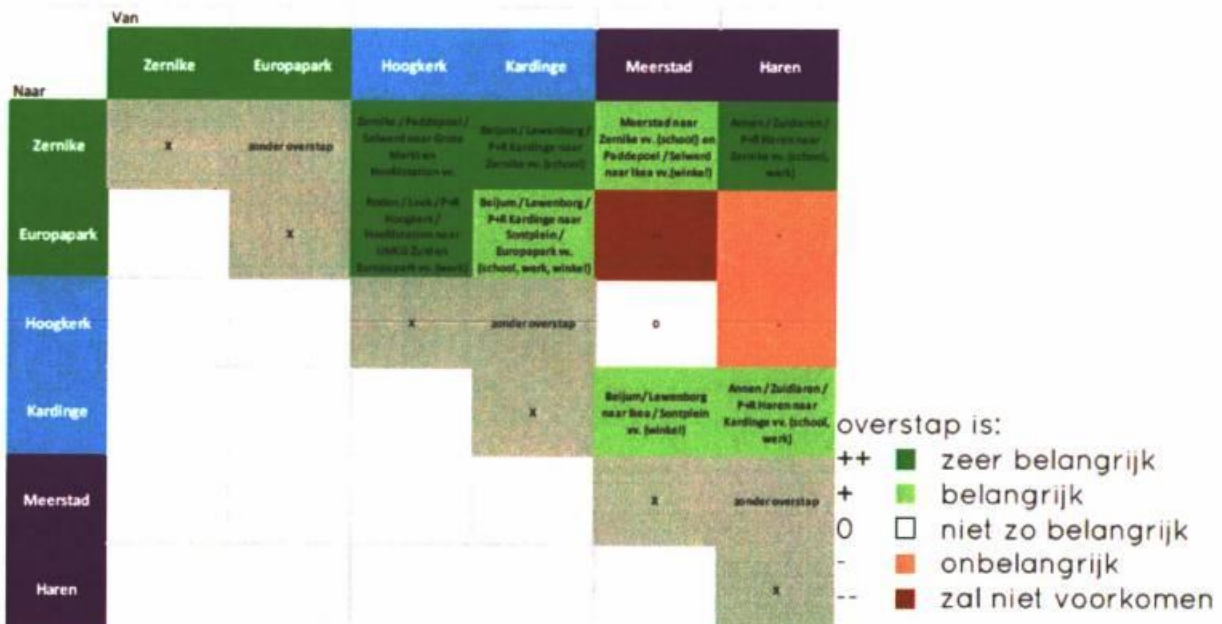
Uitgangspunten

De opgave voor de realisatie van een busknooppunt UMCG Noord is niet eenvoudig. In een relatief klein gebied moeten alle HOV-lijnen kunnen halteren, terwijl de Oostersingel-Bloemsingel één van de drukste fietsroutes in de stad is. In de spits fietsen op en langs dit busknooppunt meer dan 1000 fietsers per uur. Verder moeten ook de logistieke bewegingen van en naar het NNT worden gefaciliteerd en dient de Boterdiepgarage goed worden ontsloten. Bij de modellenstudie hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Fietsvriendelijk;
2. Verkeersveilig;
3. Goede ruimtelijke inpassing;
4. Goede bus op bus overstap mogelijkheden voor busreizigers;
5. Efficiënte busdienstregeling;
6. Binnen financiële kaders HOV-maatregelenpakket.

Bij de totstandkoming van het maatregelenpakket HOV-visie was er vanuit gegaan dat het mogelijk zou moeten zijn om alle HOV-bussen te laten halteren in de Bloemsingel tussen de Vrydemalaan en de W.A. Scholtenstraat. Immers in het project RegioTram was op deze locatie ook een OV-knooppunt voorzien.

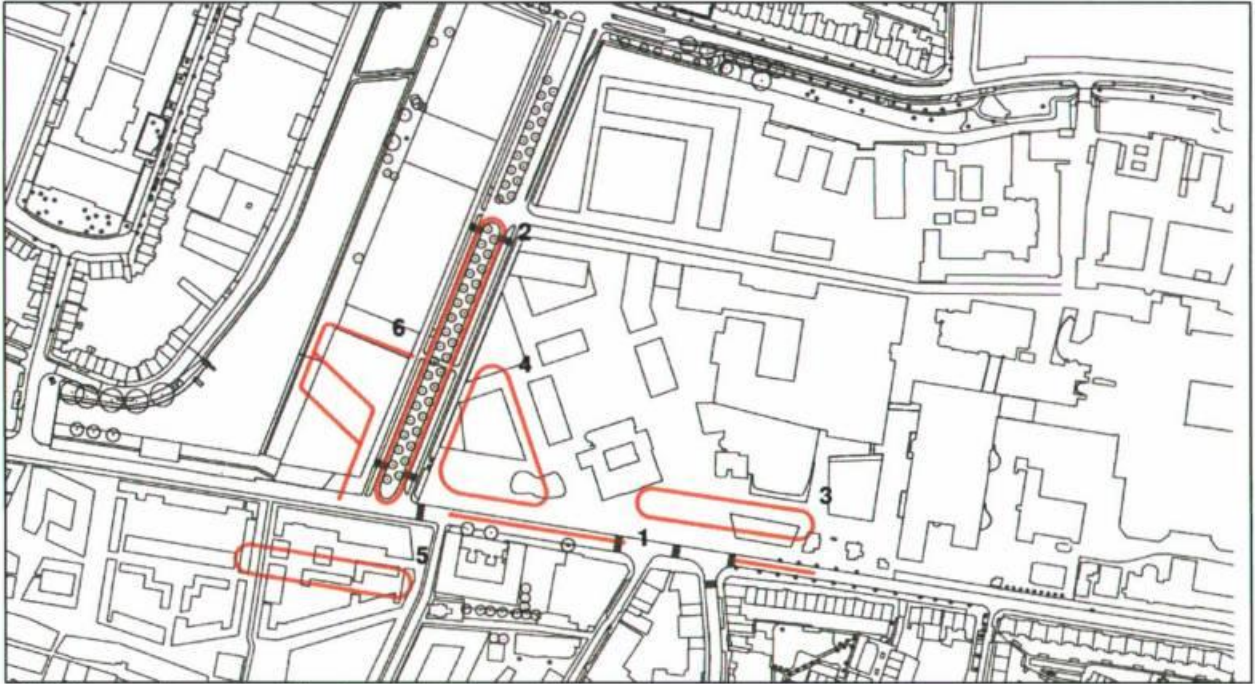
De bushaltes in de omgeving van het UMCG worden in de huidige situatie al gebruikt door zo'n 5.500 in/uitstappers per dag. Het gaat hierbij om de haltes Hanzeplein, de huidige halte UMCG Noord, de halte W.A. Scholtenstraat en de haltes Oostersingel. De verwachting is het nieuwe busknooppunt UMCG Noord alleen al zo'n 5.000 in/uitstappers zal trekken. Een deel van deze reizigers zal het knooppunt gebruiken als overstappunt. Echter, niet elke overstap is even belangrijk.



Afbeelding 2 Importantie overstap mogelijkheid

Verkenning busknooppunt

Gezien de complexe opgave is er voor gekozen om eerst "out of the box" te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het busknooppunt in de omgeving van de beoogde locatie te realiseren. Uit deze verkenning kwam een zestal modellen naar voren, die in de onderstaande figuur staan weergegeven. Een aantal modellen hebben ook nog een aantal varianten.



Afbeelding 3 varianten locatie busknooppunt

In eerste instantie was er vanuit gegaan dat alle buslijnen die het busknooppunt aandoen, een eigen vaste halte zouden krijgen. Er zouden dan 10 haltes nodig zijn (5 aan elke zijde van de weg). Gezien de beperkte ruimte bleek het niet mogelijk om 10 haltes te realiseren. Er is daarom gekozen voor "dynamische" haltes waarbij de eerst komende bus vooraan halteert en de volgende bus daar achter, waardoor er slechts 6 haltes nodig zijn. Een DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem) geeft aan op welk moment een buslijn komt.

Uitwerking voorkeursmodel model 1(a)

Na het "afpellen" van de diverse modellen en varianten is model 1a duidelijk naar voren gekomen als het meest kansrijke model. Het model gaat uit van de realisatie van het HOV knooppunt aan de Bloemsingel en de Oostersingel. Daarbij worden vier haltes aan de Bloemsingel gerealiseerd en twee aan de Oostersingel. Dit model vraagt een beperkt ruimtebeslag en sluit aan op de bestaande verkeersinfrastructuur. Bovendien is het in tegenstelling tot veel andere modellen niet nodig een keervervoorziening te realiseren voor het busverkeer en zorgt het voor de kortste routes voor de bussen.

Lijn 5 is de enige buslijn waarvan het niet mogelijk is om die tussen de W.A. Scholtenstraat en de Vrydemalaan te laten halteren. Dit wordt veroorzaakt doordat deze buslijn een route heeft vanuit de W.A. Scholtenstraat rechtsaf richting het Hanzeplein, terwijl het busknooppunt juist links van de W.A. Scholtenstraat ligt.

De eerste ideeën waren om deze buslijn via een keerlus in de nabijheid van de Vrydemalaan te laten keren zodat toch de haltes tussen de W.A. Scholtenstraat en de Vrydemalaan gebruikt konden worden. Deze keerlus bleek echter ruimtelijk lastig in te passen. Daarnaast heeft een keerlus ook verkeerskundige bezwaren. Mede vanwege het hoge aantal fietsers dat gebruik maakt van onder meer de Bloemsingel en de Oostersingel. Ook beperkte de keerlus de ontwikkelmogelijkheden van het UMCG. Om deze reden is er voor gekozen om de bushaltes voor lijn 5 in de Oostersingel te realiseren. In de huidige situatie ligt op deze locatie ook een bushalte waar lijn 5 halteert. De "tegen" halte ligt op dit moment in de W.A. Scholtenstraat. Deze bushalte wordt verplaatst naar de Oostersingel, zodat voor de reizigers in één oogopslag duidelijk is waar alle haltes zich bevinden. Voor een goede bus op bus overstap is dat ook noodzakelijk.

Ten opzichte van de andere modellen biedt het voorkeursmodel kansen om een goede ruimtelijke kwaliteit ter realiseren. Ook qua planning en realisatie is model 1a het meest praktische model. Verder biedt het kansen voor een gunstige relatie tussen het Ebbingekwartier en de binnenstad, gaat het respectvol om met de bestaande eigendomsgrenzen en is het zowel met als zonder "de knip" goed realiseerbaar. Enige voorbehoud is dat de afstand tussen de beide haltezones circa 115 meter bedraagt. Deze afstand is echter voor alle partijen acceptabel. Tot slot is model 1a ook in de exploitatie het meest gunstig.

Model 1a biedt de kans een bijzonder OV knooppunt te realiseren dat recht doet aan de ambities voor zowel het Ebbingekwartier als het UMCG-Bodenterrein. Door het knooppunt te beschouwen als een vol-en hoogwaardige openbare ruimte kan het "een plek voor verblijven en verplaatsen" worden. Geen barrière dus maar een bijdrage aan de binnenstedelijke sfeer die hier gewenst is. Daarnaast geeft de verdeling van de bussen over twee zones – twee aan de Oostersingel en vier aan de Bloemsingel – ruimte aan de creatie van een veilige plek en oversteek voor voetgangers en fietsers.

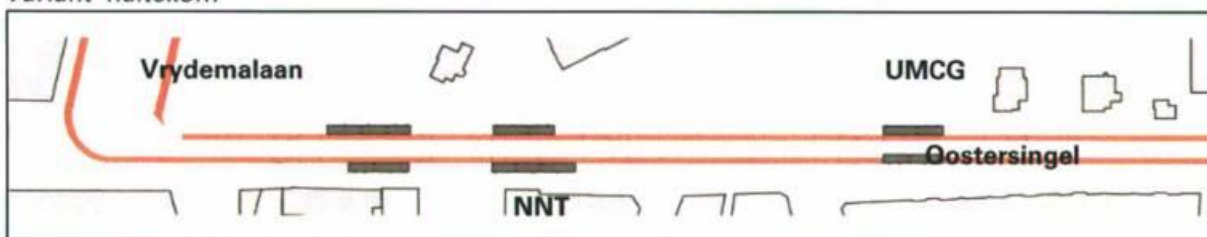
Varianten voorkeursmodel 1a

Van het voorkeursmodel 1a zijn twee varianten verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid en OV functionaliteit nader is onderzocht. Het gaat hierbij om de varianten:

1. Bussen halteren in de haltekommen waarbij langs de rijbaan fietsstroken worden gemaakt;
2. Bussen halteren op de rijbaan waarbij fietsers middels een vrij liggend fietspad de bushaltes passeren.

Idealiter was een combinatie van beide varianten (haltekom met vrijliggende fietspaden) de beste oplossing, alleen is daarvoor helaas te weinig ruimte aanwezig.

Variant 'haltekom'



Afbeelding 4 Model 1a variant 'haltekom'

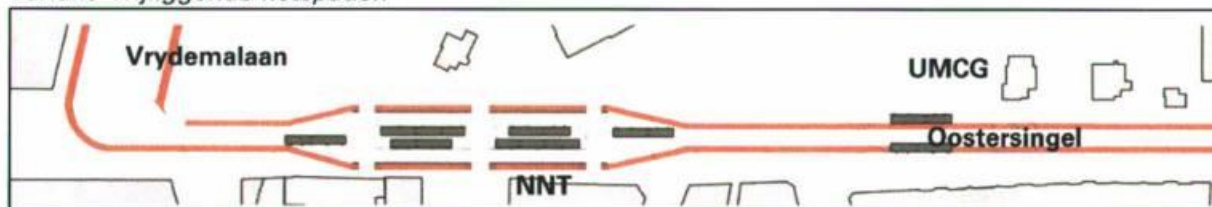
Voordelen variant "haltekom":

1. Bussen kunnen elkaar overal passeren;
2. Voldoende ruimte voorabri's en banken;
3. Geen kruising tussen voetgangers en fietsers;
4. Kan functioneren met of zonder knip;
5. De haltes op de Bloemsingel en Oostersingel zijn in beeld bijna gelijk;
6. Ruimte oversteekplaats voor voetgangers tussen de bussen in.

Nadelen variant "haltekom":

1. Veel kruisingen tussen fietsen en bussen;
2. Parkeerterrein (NNT) dient in de haltevoorzieningen te worden ingepast;
3. Vermoedelijk grootschalige verlegging kabels en leidingen nodig.

Variant 'vrijliggende fietspaden'



Afbeelding 5 Model 1a variant 'vrij liggende fietspaden'

Voordelen variant "vrij liggende fietspaden":

1. Geen kruisingen tussen fietsers en bussen;
2. Parkeervoorzieningen (NNT) goed inpasbaar;
3. Geen grootschalige verlegging kabels en leidingen nodig.

Nadelen variant "vrij liggende fietspaden":

1. Bussen kunnen niet onafhankelijk van elkaar wegrijden;
2. Minder ruimte voor een knip;
3. Beperkte ruimte voorabri's en banken;
4. Kruising tussen voetgangers en fietsers;
5. Haltes Bloemsingel en Oostersingel zijn in beeld verschillend;
6. Beperkte ruimte voor oversteekplaats tussen de bussen in.

Conclusie varianten

We hechten grote waarde aan de fietsveiligheid. Omdat we mogelijkheden zien om de nadelen van de variant "vrijliggende fietspaden" bij de uitwerking te verkleinen dan wel op te lossen heeft deze variant de voorkeur.

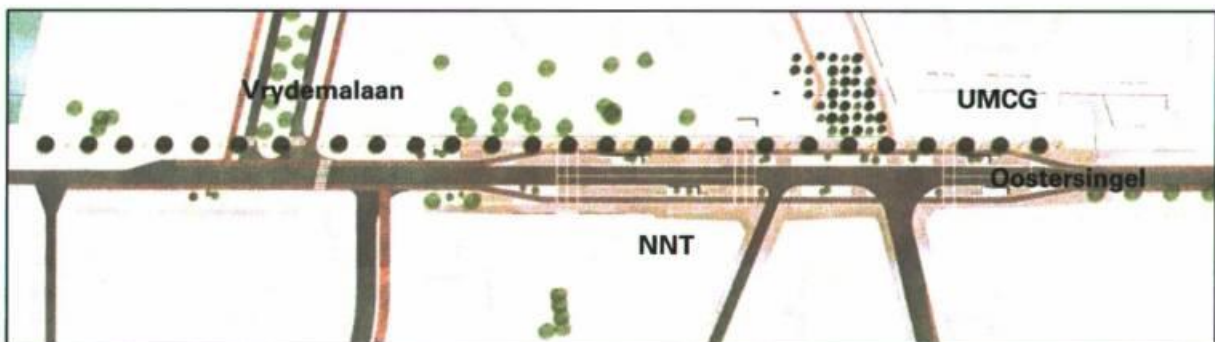
Uit de verkeersveiligheidsscan en verkeerssimulatie kwam nadrukkelijk naar voren dat, gezien het hoge aantal fietsers, een busknooppunt dat uitgaat van haltekommen met een rijbaan met fietsstroken verkeersonveilig is. Dat heeft te maken met feit dat bussen die hun halte verlaten of bereiken altijd een fietsstrook moeten passeren. Weliswaar is deze variant voor de doorstroming van het autoverkeer gunstiger, want auto's hoeven niet achter halterende bussen te wachten, maar wij vinden de autodoorstroming op het busknooppunt van ondergeschikt belang. De Petrus Campersingel is voor de auto's de belangrijkste weg.

Voorlopig Ontwerp

De variant "vrij liggende fietspaden" is verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Belangrijk aspect was daarbij om de nadelen van deze variant zoveel mogelijk "weg" te werken. Dat is gelukt. Wezenlijke wijziging is dat ook bij de bushaltes Oostersingel het gelukt is om vrijliggende fietspaden te creëren. Bovendien zijn de busperrons breder geworden waardoor er voldoende ruimte is voorabri's en banken en dat reizigers/voetgangers voldoende ruimte hebben om het voetpad te bereiken waarbij minder kans is op conflicten met fietsers. Dit is onder meer gelukt omdat we gronden van zowel het UMCG als de RUG mogen gebruiken voor het busknooppunt.

Daarnaast is het busknooppunt compacter geworden op het gedeelte Bloemsingel waardoor de bushaltes dichter bij elkaar liggen en de maximale loopafstand tussen de bushaltes is verkleind tot zo'n 75 meter. Voor overstappende busreizigers is dit een grote plus. Bovendien ontstaat er ruimte om, indien de situatie hierom zou vragen, in de toekomst een knip voor gemotoriseerd verkeer aan te brengen.

In de huidige situatie is nog een verkeersregelininstallatie (VRI) op de kruising W.A. Scholtenstraat met de Oostersingel. Vanwege de inrichting van het gebied naar een 30 km/uur regime, alsmede het maken van ruimere bochten en vrij liggende fietspaden is een VRI niet meer noodzakelijk.

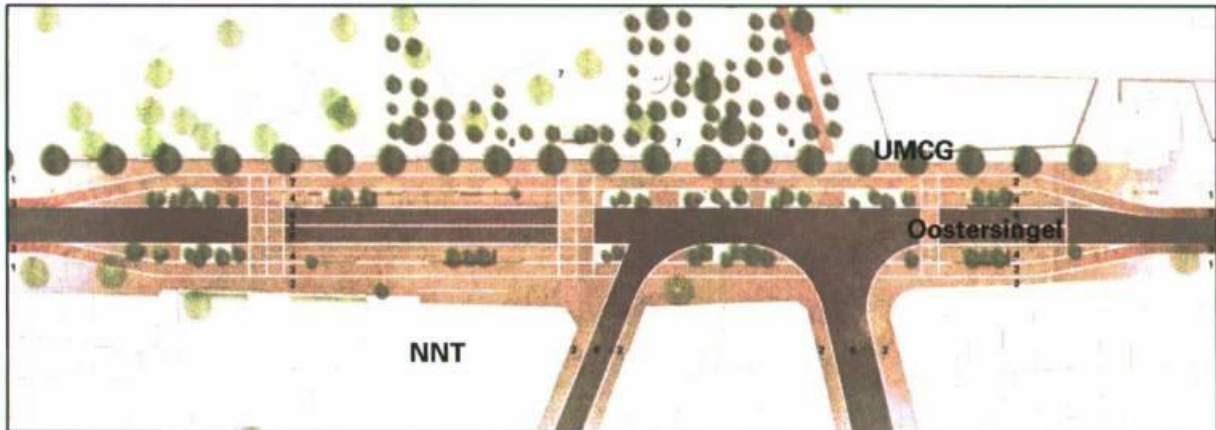


Afbeelding 6 Voorlopig Ontwerp UMCG Noord

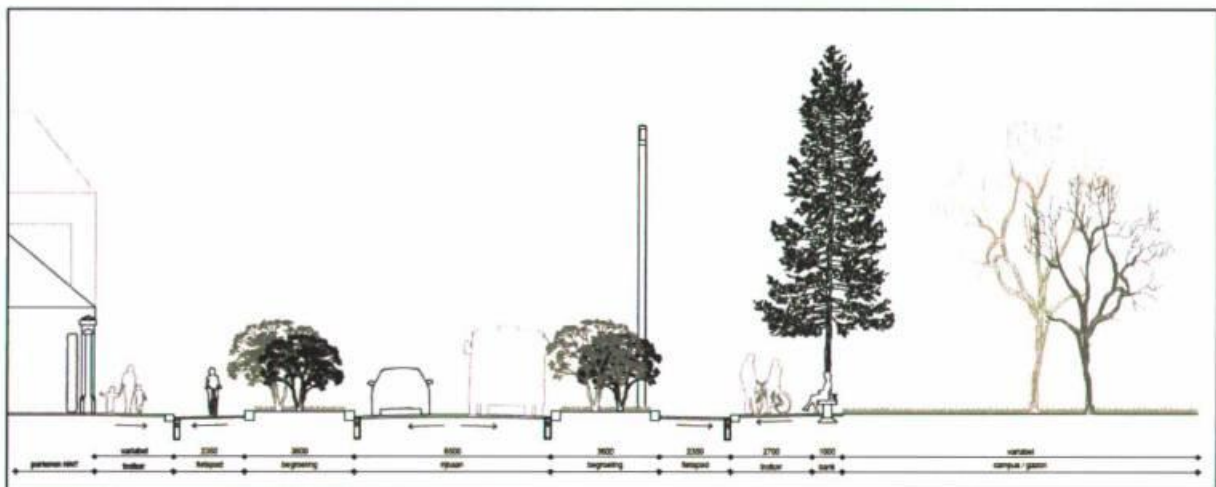
Definitief Ontwerp

In het Definitief Ontwerp (DO) is het VO verder uitgewerkt, waarbij alleen op details nog wijzigingen zijn doorgevoerd. Dit heeft onder meer geleid tot:

1. Ruimere bochten kruispunt Oostersingel/ W.A. Scholtenstraat waardoor bussen beter zicht op de fietsers hebben en de bussen elkaar onafhankelijk kunnen passeren;
2. Optimale fietsaansluiting W.A. Scholtenstraat/Bloemstraat met het UMCG terrein (voormalige A. Deusinglaan);
3. Verbeterde ontsluiting NNT aan de Bloemsingel;
4. Beter ruimtelijke relatie van het busknooppunt met het UMCG- en RUG terrein.



Afbeelding 7 Definitief Ontwerp UMCG Noord



Afbeelding 8 Doorsnede Definitief Ontwerp UMCG Noord

Het totale DO is opgenomen in **bijlage 1**.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De verkenning locatie busknooppunt en de uitwerking van het voorkeursmodel en het Voorlopig Ontwerp is onder meer in samenwerking met het UMCG, de RUG, de provincie, het OV-bureau en Q-Buzz tot stand gekomen. Het VO is onder meer besproken met alle direct aanwonenden/gebruikers (NNT) van de Bloemsingel en de Oostersingel. Daarnaast heeft op 10 februari 2016 een informatieavond plaatsgevonden waarvoor de omliggende buurten (o.a. Binnenstad Oost en het Ebbingekwartier) waren uitgenodigd. Zo'n 35 belangstellenden hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het verslag van deze avond alsmede gespreksverslagen met de bewoners Bloemsingel/Oostersingel is in bijlage 2 opgenomen. Daarnaast is het VO besproken met de bewonersorganisatie Binnenstad Oost, bewonersorganisatie Hortusbuurt en de Fietsersbond.

Over het algemeen zijn de reacties op het VO positief. Wel zijn er twee pijnpunten:

1. Realisatie/handhaving van de bushaltes Oostersingel;
2. De knip Bloemsingel voor gemotoriseerd verkeer.

Bushaltes Oostersingel

Een aantal bewoners in de Oostersingel hebben een voorkeur voor het situeren van alle bushaltes tussen de W.A. Scholtenstraat en de Vrydemalaan. Dit komt ook overeen met de eerste ideeën voor het busknooppunt UMCG Noord. In dit geval zouden er in het noordelijke deel van de Oostersingel geen bushaltes voor lijn 5 nodig zijn en zou de huidige bushalte verwijderd kunnen worden. Vanwege de beperkte ruimte bleek het echter niet mogelijk om lijn 5 hier een plaats te geven. Bovendien zorgt een keerlus voor buslijn 5 voor verkeersonveilige situaties en zouden er veel kabels en leidingen moeten worden verlegd. Wel zijn de bushaltes zo compact mogelijk uitgevoerd en zijn de haltes zo dicht mogelijk richting de W. A. Scholtenstraat gelegd, waardoor minder woningen een bushalte voor de deur hebben.

Niettemin zijn de bewoners teleurgesteld dat er toch bushaltes (naast de huidige halte wordt ook de tegenhalte W.A. Scholtenstraat naar de Oostersingel verplaatst) in de directe nabijheid van hun woning komen.

Knip Bloemsingel

Uit de bewonersoverleggen en de inloopmarkt komt ook de knip Bloemsingel prominent naar voren. Een groot deel van de bewoners is geen voorstander van een knip voor gemotoriseerd verkeer omdat hun woning daardoor per auto minder bereikbaar zou zijn. Een kleiner deel van de bewoners hecht juist waarde aan een knip omdat hierdoor minder gemotoriseerd van, met name, de Oostersingel gebruik kan maken.

Met de ingebruikname van de Vrydemalaan is op 1 juli 2013 de Bloemsingel voor het doorgaand autoverkeer afgesloten door middel van een knip. Een deel van de Bloemsingel is als busbaan ingericht, daarbij is voor een sobere inrichting gekozen. Al snel bleek dat de knip niet het gewenste resultaat had, en dat er onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan. Om deze reden is er voor gekozen om de knip tijdelijk ongedaan te maken, in afwachting van de aanleg van het busknooppunt UMCG Noord.

In het ontwerp voor het busknooppunt wordt de mogelijkheid open gehouden om een knip voor het doorgaande autoverkeer in de Bloemsingel aan te brengen. Verkeerskundig is daar nu geen aanleiding voor. Uit de actuele verkeersstellingen blijkt dat er erg weinig autoverkeer gebruik maakt van de opgeheven knip. In de spits gaat het slechts om 5 à 6 auto's per minuut, waarvan ongeveer de helft de parkeergarage Boterdiep als begin- of startpunt heeft. Van doorgaand verkeer is derhalve geen sprake. Om deze reden is er op dit moment geen aanleiding om een knip weer terug te leggen. Temeer omdat tijdens de Aanpak Ring Zuid een zo robuust mogelijk wegennet nodig blijft.

De noodzaak voor een knip wordt pas onderzocht na de eventuele realisatie van een autoverbinding vanaf de Oostelijke Ringweg via de Oosterhamrikkade richting de binnenstad en/of de fietsstraat Korreweg. Mogelijk vormen deze ingrepen in het stedelijk netwerk aanleiding voor een knip, maar zeker is dat allerminst.

Er is verkeerskundig wel sprake van een "informele" knip omdat auto's de halterende bussen niet kunnen passeren. Ze moeten wachten tot de bus gaat rijden.

Knip Bloemsingel in het vigerende bestemmingsplan

In de berekening van de milieueffecten (geluid) van het vigerende bestemmingsplan Bodenterrein-UMCG is rekening gehouden met een knip, maar daarnaast ook met een 30 km/uur regime. Daardoor zijn er bij het bestemmingsplan geen hogere geluidwaarden vastgesteld vanwege de Bloemsingel die een juridisch kader voor het geluid zou vormen.

In de planvoorschriften van het vigerende bestemmingsplan zijn er geen voorwaarden gesteld ten aanzien van de verkeersknip en de verkeerssnelheid van de Bloemsingel. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt wel aangegeven dat de gemeente ernaar streeft om een verkeersknip in te stellen en de weg in te richten als 30 km/uur maar deze toelichting is niet juridisch bindend. Tevens wordt aangegeven dat hierover nog afzonderlijke besluitvorming zal plaatsvinden via een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit zou een juridisch bindend kader scheppen.

Vanwege het voornemen om voor de Bloemsingel een 30 km/uur snelheidsregime in te stellen is er geen strijdigheid met het bestemmingsplan Bodenterrein-UMCG. Uit het milieuonderzoek komt naar voren dat het VO een positief effect op de leefomgeving heeft omdat het gebied een 30km/uur gebied wordt. Bovendien wordt de rijbaan iets verder van de (meeste) woningen geschoven, waardoor het geluid van het verkeer verder bij de woningen vandaan komt.

Financiële consequenties

De realisatie van het busknooppunt UMCG Noord past binnen de kredietaanvraag maatregelenpakket HOV zoals u die op 27 november 2013 heeft vastgesteld.

Overige consequenties

Consequenties voor het groen

Het realiseren van het busknooppunt UCMG heeft, per saldo, positieve consequenties voor het groen. Helaas is het noodzakelijk om 19 bomen te vellen, maar conform het bomenstructuurplan "Sterke Stammen" is het gelukt om aan de oostzijde van het busknooppunt een doorgaande bomenstructuur in te passen. Het gaat hierbij een bomenrij van tenminste 22 bomen tussen de W.A. Scholtenstraat en de Vrydemalaan. Daarnaast worden de wachtgelegenheden voorzien van groene daken.

Fiets effect analyse (FEA)

De fiets is vanaf het begin van het ontwerpproces zeer prominent betrokken in de opgave. Dat heeft te maken met de hoge intensiteit van het fietsverkeer in dit gebied en met het consequent doorvoeren van de uitgangspunten uit de door uw raad vastgestelde Fietsstrategie 2015-2020.

Voornaamste uitgangspunt voor het ontwerp is de fietsveiligheid. Daarom heeft de variant met vrijliggende fietspaden achter de busperrons de voorkeur boven een variant met haltekomen. Hierdoor zijn er weinig tot geen conflicten tussen fietsverkeer en bussen.

Bovendien is de busperronbreedte dusdanig breed dat ook busreizigers en fietsers elkaar niet in de weg zitten. Daarnaast zorgt de materialisering van het busknooppunt ervoor dat voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is wie waar "thuis" hoort.

Vervolg

Na besluitvorming over het DO in de gemeenteraad zal een start worden gemaakt met de aanbesteding van dit project. De verwachting is dat komend najaar een start met de werkzaamheden zal worden gemaakt, waarbij eerst kabels en leidingen worden verlegd. Overigens gaat het om een relatief beperkt aantal kabels en leidingen. Het busknooppunt zal waarschijnlijk gefaseerd worden uitgevoerd zodat de busdienstregeling zo weinig mogelijk verstoord wordt. Medio 2017 zou het busknooppunt in zijn geheel gereed moeten zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Afdeling : Projectmanagement

Onderwerp : Voorlopig Ontwerp UMCG Noord inloopmarkt
 Datum : Woensdag 10 februari 2016
 Aanwezig : Zo'n 35 belangstellenden

Namens Gemeente Groningen: Gerd Boerema, Ate Westra, Freek Wilkens, Thijs Veenstra en Edgar van Heerde

Binnengekomen reacties

Vraag	Antwoord
Graag zebrapaden aanbrengen in de oversteeken bij de bushaltes van de Oostersingel en de Bloemsingel	Het gebied rondom het busknooppunt wordt ingericht als 30 km/uur gebied. Alle verkeersdeelnemers in een 30 km/uur gebied zijn gelijkwaardig. Er worden om die reden geen voorrangstekens toegepast. Alle voetgangersruimten, zoals trottoirs, perrons en oversteekplaatsen worden overigens met een eenduidige materialisering aangelegd zodat alle verkeersdeelnemers weten welke ruimte expliciet voor voetgangers bedoeld is.
Graag stoplichten houden op de kruising W.A. Scholtenstraat-Oostersingel	In het verleden zijn op dit kruispunt verkeerslichten geplaatst om de verkeersafwikkeling te regelen. Door o.a. de afsluiting van de Antonius Deusinglaan is de hoeveelheid verkeer sterk afgenomen en zijn geen verkeerslichten nodig om het verkeer te regelen. Uit onderzoek blijkt overigens dat de verkeersafwikkeling op dit kruispunt juist beter wordt door de verkeerslichten te verwijderen en er een gelijkwaardig kruispunt van te maken. Doordat de verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers beter wordt, het zicht beter wordt door herinrichting van het kruispunt en een lagere snelheid door de herinrichting wordt afgedwongen, verwachten wij ook dat de verkeersveiligheid beter wordt.
Kan de rechtsaf-er vanaf Bloemsingel naar de Bloemstraat blijven.	Er wordt gestreefd naar een situatie waarbij alleen bestemmingsverkeer van de Bloemsingel en de Oostersingel gebruik maakt. Door een rechtsaf verbod in te stellen vanaf de Bloemsingel richting de Bloemstraat wordt voorkomen dat verkeer dat geen bestemming heeft in het gebied vanaf de Vrydemalaan richting het Boterdiep kan rijden. De Bloemstraat is vanuit zuidelijke richting wel via de Bloemsingel en Oostersingel bereikbaar. Door deze maatregel kan de hoeveelheid verkeer verder worden teruggedrongen wat ten goede komt van de verkeersveiligheid rondom het busknooppunt.
Is het busknooppunt voldoende toegankelijk	Het busknooppunt zal alle aan wettelijke

voor minder validen/slechtzienden/	toegankelijkheids-eisen voldoen. Zo wordt de rijbaan iets verlaagd waardoor iedereen met een vlakke instap in de bussen kan komen. Daarnaast worden voor slechtzienden geleidelijnen aangebracht en worden er zo weinig mogelijk hoogteverschillen en obstakels aangebracht.
Zorg voor een goede verlichting van het busknooppunt, vooral in de buurt van bomen enabri's.	Het busknooppunt zal worden voorzien van een adequate verlichting, waarbij de locatie van de verlichting wordt afgestemd met de locatie van de bomen, waardoor de lichtuitstraling van de lichtmasten niet door bomen wordt belemmerd. Daarnaast krijgen deabri's eigen verlichting.
Is er voor de perrons voldoende rekening gehouden met grote reizigersstromen?	De perrons zijn dusdanig breed dat hiermee de verwachte reizigersstromen kunnen worden afgewikkeld.
Bekijk het plan in breder perspectief, kunnen niet meer bussen via de Turfsingel of Petrus Campersingel rijden i.p.v. de Oostersingel?	De busdienstregeling wordt zo opgesteld dat er zoveel mogelijk stadgers en reizigers worden bediend. Daarnaast proberen we buslijnen bij voorkeur niet op wegen te laten rijden waar ook heel veel autoverkeer rijdt. Uitzondering zijn over het algemeen wegen waar vrij liggende busbanen liggen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Europaweg. De Petrus Campersingel is een erg drukke autoroute die we niet nog meer willen belasten met busverkeer, omdat dit tot vertragingen leidt. De Oostersingel is een veel minder drukke autoroute.
Goed plan maar ik kan me alleen niet vinden in een bushalte voor woningen aan de Oostersingel 182-188. Kan lijn 5 niet anders rijden? Bijvoorbeeld via de Maagdenbrug, Boterdiep, Kolendrifty, Bloemsingel richting Hanzeplein. Dan kan deze buslijn ook halteren ten hoogte van het NNT.	Een deel van de bussen gaat in de toekomst al via de Turfsingel naar de W.A. Scholtensstraat rijden. We hebben er niet voor gekozen om de bussen via de Turfsingel, Boterdiep, Kolendrifty naar het busknooppunt en v.v. omdat de bussen dan een flink eind om moeten rijden en bovendien drukke kruispunten (Maagdenbrug en Ebbingeburg) moeten passeren.
Kan lijn 5 niet het oorspronkelijke traject volgen (Zuiderdiep, Kattendiep, Damsterdiep, Oostersingel, Hanzeplein)?	Verder willen we reizigers de mogelijkheid geven om op een andere buslijn te kunnen overstappen. Dat lukt alleen als alle bushaltes op 'zicht' afstand van elkaar liggen. Bovendien streven we er na dat de in- en uitstaphalte van een bepaalde buslijn tegenover elkaar liggen. Bij een halte aan de W.A. Scholtens is daarvan geen sprake.
Of kan de huidige bushalte W.A. Scholtenstraat niet blijven, dan is er op de Oostersingel 1 halte minder nodig?	
Creëer een busknooppunt op voormalige Antonius Deusinglaan	De voormalige Antonius Deusinglaan is in de studie naar een busknooppunt UMCG Noord betrokken. Het bleek echter dat de ruimte te beperkt was en dat de bussen niet de bochten konden maken. Daarnaast zou het de

	bouwmogelijkheden van het UMCG ernstig beperken. Bovendien is de betreffende grond niet van de gemeente Groningen. Om deze redenen is deze variant afgefallen.
Plaats verkeerslichten bij de Kolendrift	Het plaatsen van verkeerslichten zorgt niet perse voor een veiliger kruispunt of verbeterde doorstroming. Relatief gezien komt er weinig gemotoriseerd verkeer door de Kolendrift. Het gaat alleen om bussen en mogelijk hulpverleningsdiensten.
Zorg voor waterpas trottoirs	De trottoirs worden zo vlak mogelijk gelegd, maar het is niet mogelijk om dit waterpas te doen, omdat hierdoor regenwater niet goed kan worden afgevoerd.
Hou rekening met de dode hoeken vanuit de bussen ivm zicht op fietsen	In het ontwerp houden rekening met de dode hoeken van bussen door bochten zo ruim mogelijk maken en fietsen zover mogelijk van de bussen te houden. Mede om deze reden hebben we fietspaden achter de busperrons bedacht. Er zijn dan geen kruisende bewegingen tussen bussen en fietsers.
Hoe zit het met het fijnstof?	Vanwege de verbetering van de algehele luchtkwaliteit (achtergrondconcentraties) en steeds meer schonere motorvoertuigen wordt momenteel overal in de stad Groningen voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook eventuele verkeerstoenames geven geen overschrijdingen meer. Doordat bussen tegenwoordig relatief schoon zijn en voorzien van roetfilters geven deze geen problemen voor de luchtkwaliteit zoals dat misschien vroeger het geval was rondom het Hoofdstation. Meer bussen geven daardoor geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Door vervanging en aanschaf van nieuwe bussen zullen er steeds meer schonere bussen in de stad rond gaan rijden. Bij een effectief OV-beleid kunnen bussen daarmee per saldo (minder auto's en meer schone bussen) een bijdrage leveren aan een schonere luchtkwaliteit in de stad. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' met de bijbehorende luchtkwaliteitskaart.
Wat is het trillingseffect van de bussen op de woningen	Bussen veroorzaakt geluid (trillingen via luchtmedium) en trillingen via de bodem. Vooral bij oneffenheden in de weg zoals uitstekende putdeksels, rafelingen van het asfalt, "kuilen" en "bulten" in het wegdek kunnen zware voertuigen bij passage op hoge snelheid trillinggolven in de bodem opwekken die vervolgens via de ondergrond en fundering in gebouwen doordringen. Bij de wegconstructie zullen wij eventuele bestaande oneffenheden "eruit halen". Hierdoor ontstaat er weer een beter wegdek die geen of minder aanleiding geeft voor aanstoting door de wielen en

<p>Welk overleg is er geweest met het UMCG om te komen tot een meer geconcentreerde uitvoering van het busknooppunt door gebruik van openbare ruimte en UMCG grond?</p>	<p>dynamische aslasten van bussen. Een verlaging van de snelheid geeft tevens een vermindering van hoogte van trillingen.</p> <p>In de onderzoeken/studies die zijn uitgevoerd ten behoeve van het busknooppunt UMCG Noord is het UMCG (en ook de RUG) zeer nadrukkelijk betrokken geweest. Uit deze overleggen is ook naar gekomen dat het UMCG ook bereid is om een strook parallel aan het beoogde knooppunt ter beschikking te stellen. Het ter beschikking stellen van meer gronden zou de bouwplannen van het UMCG ernstig beperken.</p>
<p>Welke overwegingen zijn er om terug te komen op een eerder geaccepteerd plan voor de herinrichting van de Oostersingel dat in samenspraak met bewoners tot stad kwam en op een breed draagvlak kon rekenen?</p>	<p>Bij de totstandkoming van de HOV-visie (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) eind 2013 was een busknooppunt beoogd die lag tussen de W.A.Scholtenstraat en de Vrydemalaan. In dit gebied zouden alle betreffende bussen moeten halteren. Op basis van dit uitgangspunt is ook het ontwerp voor de Oostersingel opgesteld.</p> <p>Gedacht was om ook buslijn 5, die komt vanuit de W.A. Scholtenstraat en richting het Hanzeplein rijdt, via bijvoorbeeld een keerlus in de omgeving van de Vrydemalaan te laten keren waarna deze buslijn in het genoemde gebied zou kunnen halteren. Zowel verkeerskundig als ruimtelijk bleek het niet mogelijk om deze keervoorziening te realiseren. Daarnaast was er een substantieel stuk grond van het UMCG nodig.</p> <p>Tijdens de uitvoeringsfase (najaar 2015) van de Oostersingel werd definitief duidelijk dat een keerlus niet mogelijk was en dat het huidige VO op instemming van onder meer het UMCG, RUG, Provincie en het OV-bureau kon rekenen. Instemming van het UMCG en de RUG was cruciaal voor het ontwerp, omdat het ontwerp alleen gerealiseerd kan worden indien deze partijen een stuk grond parallel aan de Oostersingel/Bloemsingel ter beschikking zouden stellen. Dat bleek het geval.</p>
<p>Wat zijn de overwegingen om slechts één plan voor te leggen aan de betrokken bewoners en andere belanghebbenden?</p>	<p>Uit de variantenstudie kwam duidelijk naar voren dat er helaas maar één variant voldoet aan de uitgangspunten waaraan een busknooppunt zou moeten voldoen. Het gaat hierbij onder meer om verkeersveiligheid, ruimtelijke inpasbaarheid, mogelijkheid om van bus op bus te kunnen overstappen en een zo efficiënt mogelijke busdienstregeling. Hoewel de bus op bus overstap niet optimaal is bij het huidige VO voldoet het wel geheel aan de andere uitgangspunten. Bij de andere onderzochte varianten is dat niet geval. Om deze reden hebben we er voor gekozen om slechts één variant ter inzage te leggen. Wij hadden ook graag</p>

	<p>meer keuzemogelijkheden gehad, maar we wilden geen varianten voorleggen die niet haalbaar zijn. In het Definitief Ontwerp (DO) is het busknooppunt nog wat compacter geworden, waardoor de bus op bus overstap beter is geworden.</p>
<p>Waarom is voor buslijn vijf geen plan uitgewerkt voor een route langs de Kolendrift?</p>	<p>Het laten rijden van buslijn 5 langs de Kolendrift zou er voor zorgen dat de bus een veel langere rijtijd zou krijgen. Dit komt met name omdat de bus vanaf het busknooppunt alleen via de Ebbingebrug richting het Hoofdstation kan rijden, maar via Kreupelstraat danwel de Turfsingel zou zorgen voor extra rijtijd. De bus wordt daarmee minder aantrekkelijk.</p>
<p>Hoe verhoudt het afschaffen van de harde knip zich tot het vigerende bestemmingsplan?</p>	<p>Hoewel het Voorlopig Ontwerp busknooppunt UMCG Noord niet voorziet in een harde knip voor autoverkeer, zou dit wel eenvoudig in het ontwerp in te passen zijn. Verkeerscijfers tonen aan dat een knip op dit moment niet nodig is, maar mocht er bijvoorbeeld een nieuwe autoverbinding over de Oosterhamrikzone komen, dan komt een knip mogelijk weer in beeld.</p> <p>In de berekening van de milieu-effecten (geluid) van het vigerende bestemmingsplan is inderdaad rekening gehouden met een knip, maar daarnaast ook met een 30 km/uur regime. Daardoor zijn er bij het bestemmingsplan geen hogere geluidwaarden vastgesteld vanwege de Bloemsingel die een juridisch kader voor het geluid zou vormen.</p> <p>In de planvoorschriften van het vigerende bestemmingsplan zijn er geen voorwaarden gesteld ten aanzien van de verkeersknip en de verkeerssnelheid van de Bloemsingel. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt wel aangegeven dat de gemeente ernaar streeft om een verkeersknip in te stellen en de weg in te richten als 30 km/uur maar deze toelichting is niet juridisch bindend. Tevens wordt aangegeven dat hierover nog afzonderlijke besluitvorming zal plaatsvinden via een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit zou een juridisch bindend kader scheppen.</p> <p>Vanwege het voornemen om voor de Bloemsingel een 30 km/uur snelheidsregime in te stellen is er geen strijdigheid met het bestemmingsplan Bodenterrein-UMCG.</p>
<p>Hoe verhouden de huidige plannen zich tot de afronding sanering wegverkeerslawaaï Oostersingel?</p>	<p>De uitvoering van de sanering wegverkeerslawaaï voor de Oostersingel (afronding laatste woningen) gaat gewoon door. Het saneringsprogramma is vastgesteld en wordt uitgevoerd. Vanwege het huidige plan komt hierin geen verandering. Dit</p>

Wat is de piekgeluidsbelasting voor onze gevels?	heeft onder meer al geleid tot het aanbrengen van stiller asfalt in de Oostersingel. De woningen worden nog onderzocht.
Wat zijn de gevolgen van de plannen voor de waarde van de betrokken woonhuizen/horecavoorzieningen. In welke mate verminderen de bushaltes voor lijn vijf het woongenot voor de betrokken bewoners?	De piekbelasting vanwege passage van afzonderlijke bussen is niet afzonderlijk onderzocht. Voor openbare wegen zijn er geen wettelijke normen vastgesteld voor piekbelastingen van afzonderlijke voertuigpassages. Er zijn alleen normen voor etmaalgemiddelden in Lden. Omdat er in de huidige situatie ook bussen langskomen, zal er naar verwachting weinig verandering ontstaan in de optredende piekbelastingen.
In welke mate verminderen de bushaltes voor lijn vijf de aantrekkelijkheid en bestaansmogelijkheden voor de bestaande horeca?	Uit geluidsonderzoek komt naar voren dat het geluid voor de betreffende woningen/opstallen iets afneemt. Dat heeft te maken met de beoogde instelling van een 30km regime op dit deel van d Oostersingel, de beoogde verwijdering van de huidige verkeerslichten (minder optrekkend verkeer) en het verschuiven van de rijbaan richting het UMCG. Wij zijn van mening dat het woongenot van betrokken bewoners dan wel de aantrekkelijkheid van de bestaande horeca niet substantieel verslechterd. Immers, op ongeveer dezelfde locatie (zo'n 25 meter verplaatst) ligt nu ook een bushalte. Wachtende reizigers zouden mogelijk gebruik kunnen maken van deze Horeca voorziening.
Welke overwegingen leiden tot de conclusie dat het verwijderen van de stoplichten op het kruispunt Oostersingel – W.A. Scholtenstraat niet ten koste zal gaan van de veiligheid voor studenten en scholieren?	Indien u van mening bent dat de waarde uw woning afneemt vanwege de betreffende plannen, dan kunt u een verzoek tot planschade indienen. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke planschadebeoordelingscommissie. Meer over de planschadebeoordelingscommissie kunt u vinden op www.gemeente.groningen.nl/vergunning/verzoek-planschadevergoeding-2
	De fietsveiligheid is ook voor ons een zeer belangrijk punt. Met name om dit aspect is er voor gekozen om de fietspaden achter de bushaltes langs te maken, zodat er geen kruisende bewegingen tussen fietsers en bussen kunnen ontstaan.
	Het betreffende kruispunt is ook bij ons een belangrijk verkeersveiligheidsvraagpunt. In het ontwerp gaan wij er vanuit dat de verkeerslichten niet meer terug komen en dat het een gelijkwaardige kruising waarbij rechtskomend verkeer voorrang heeft. Daarnaast zorgen we er voor dat fietsers en bussen elkaar goed kunnen zien. Ook is voorzien in een 30km regime en worden de bochten wat ruimer dan nu het geval is. Hierdoor krijgen alle verkeersdeelnemers

	voldoende ruimte. Wij denken hiermee een veilig kruispunt te creëren dat niet ten koste van fietsers zal gaan.
Hoe gaat men de snelheidsbeperking van 30km handhaven?	Het busknooppunt zal geheel worden ingericht als een 30 km gebied. Dit houdt in dat de breedte van de rijbaan bewust smal is gehouden. Dit kan ook omdat de fietsers vrijliggende fietspaden hebben. Daarnaast liggen de bushaltes lager in de weg, waardoor een soort drempel ontstaat. Overigens is de politie de handhavende partij voor snelheidsovertredingen. Zij handhaven over het algemeen alleen in 30km gebieden indien het gebied ook als dusdanig is ingericht. Het ontwerp voorziet daarin.
In welke mate heeft overleg plaatsgevonden met de faculteit Medische Wetenschappen, het Praedinius gymnasium en het H.N. Werkman college?	De RUG is nadrukkelijk betrokken geweest bij de planvorming. Zowel het Praedinius gymnasium als het Werkmancollege waren uitgenodigd voor de inloopmarkt. Er is geen apart overleg met deze partijen geweest.
Wat is de beoogde verdere procedure rond de ontwikkeling van het busknooppunt UMCG Noord	Alle ontvangen reacties hebben we betrokken in het verdere ontwerpproces. Dit heeft geleid tot een Definitief Ontwerp, dat aan de raad ter besluitvorming wordt aangeboden. U kunt bij de raadscommissie gebruik maken van uw spreekrecht. Daarnaast volgen nog gesprekken met onder meer de betrokken bewonersorganisaties (BoBo en Hortusbuurt), de fietsersbond en het NNT.

Afdeling : Projectmanagement

Onderwerp : Voorlopig Ontwerp UMCG Noord – Oostersingel

Datum : Donderdag 4 februari 2016

Aanwezig : Namens de Bloemsingel:

Verslag in de vorm van vragen en antwoorden

Vraag	Antwoord
Zijn er parkeerplaatsen mogelijk tegenover de woningen van de Bloemsingel aan de zijde van de Vrydemalaan	Vanuit ruimtelijk perspectief is het niet gewenst om op deze locatie parkeerplaatsen te realiseren.
Wat gaan jullie doen met de verlichting? Twee kanten mogelijk? Mijn voorkeur gaat uit naar verlichting aan twee kanten.	Verlichting vinden wij ook een zeer belangrijk aspect voor het busknooppunt UMCG Noord. Verlichting kan immers bijdragen aan een behaaglijk verblijfsgevoel. We gaan er voor zorgen dat deze locatie een goed verlichting gebied wordt, waarbij het verlichtingsniveau (intensiteit) hoger is dan in de nabij gelegen straten, waarbij we er wel voor zorgen dat deze verlichting niet in de woningen naar binnen schijnt.
Hoe gaat het met de verkeersveiligheid bij de aansluiting fietspad Antonius Deusinglaan? Fietsers hebben vanaf rechts voorrang?	Dit aspect hebben we betrokken bij het Definitief Ontwerp. Fietsers van rechts krijgen inderdaad voorrang. Dit levert de veiligste situatie op.
Wanneer wordt er begonnen met de Bloemstraat?	De werkzaamheden aan de Bloemstraat zijn inmiddels gestart.
Wanneer starten de werkzaamheden UMCG Noord?	We verwachten op dit moment dat de werkzaamheden op zijn vroegst beginnen aan het einde van dit jaar.
Waar komt de inrit van het NNT? Blijft het hek op de huidige plek?	De exacte locatie van de inrit en daarmee de locatie van het hekwerk is nog in nadere studie.
Is mijn garage toegankelijk?	Uw garage blijft ook in de toekomst toegankelijk.

Afdeling : Projectmanagement

Onderwerp : Voorlopig Ontwerp UMCG Noord – Oostersingel

Datum : Donderdag 4 februari 2016

Aanwezig : Namens de Oostersingel:

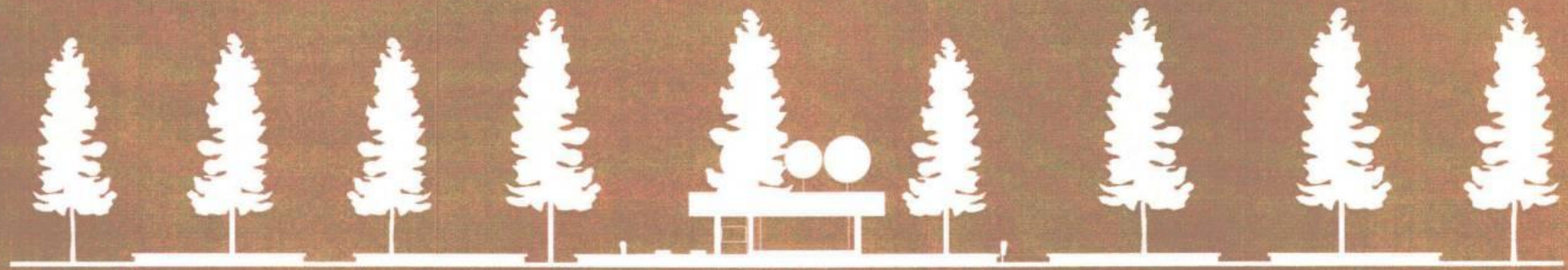
Verslag in de vorm van vragen en antwoorden

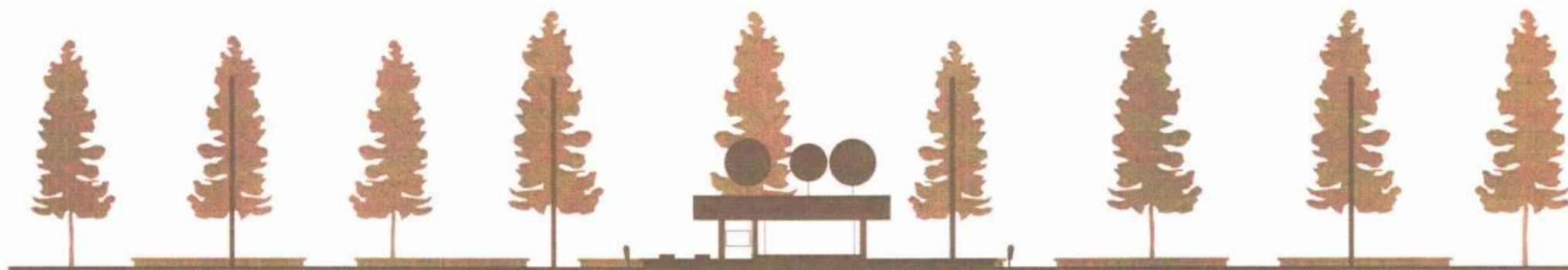
Vraag	Antwoord
Waarom komt de bushalte voor mijn huis? Wij willen de bushalte niet voor de deur.	<p>Bij de totstandkoming van de HOV-visie (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) eind 2013 was een busknooppunt beoogd die lag tussen de W.A.Scholtenstraat en de Vrydemalaan. In dit gebied zouden alle betreffende bussen moeten halteren.</p> <p>Gedacht was om ook buslijn 5, die komt vanuit de W.A Scholtenstraat en richting het Hanzeplein rijdt, via bijvoorbeeld een keerlus in de omgeving van de Vrydemalaan te laten keren waarna deze buslijn in het genoemde gebied zou kunnen halteren. Zowel verkeerskundig als ruimtelijk bleek het niet mogelijk om deze keervoorziening te realiseren. Daarnaast was er een substantieel stuk grond van het UMCG nodig. Om deze reden is in het ontwerp van het busknooppunt UMCG Noord een bushalte van de woning Oostersingel 184 tot aan de W.A. Scholtenstraat opgenomen. In de huidige situatie ligt er een bushalte voor de woningen Oostersingel 180 tot 184.</p>
Er was een toezegging dat de bushalte zou verdwijnen. Hoe kan het dat deze nu gepland staat voor onze huizen?	<p>Bij de totstandkoming van het ontwerp van de Oostersingel was het ontwerp voor het busknooppunt UMCG Noord nog niet bekend. Zoals in de vorige vraag beschreven is er vanuit de HOV-visie uitgegaan dat alle bushaltes tussen de W.A. Scholtenstraat en de Vrydemalaan zouden komen te liggen. Helaas bleek dit niet mogelijk. Overigens tijdens de inloopbijeenkomsten Oostersingel wel aangegeven dat er nog een ontwerp voor het busknooppunt UMCG noord moest worden gemaakt.</p>
Waarom gebruiken jullie de Antonius Deusinglaan niet voor het busknooppunt?	<p>In de uitgevoerde studies is een groot aantal varianten beschouwd. In één van de varianten is ook een deel van de Antonius Deusinglaan in beeld geweest als busknooppunt. Concrete bouwplannen van het UMCG zorgen er voor dat deze grond niet beschikbaar is voor een busknooppunt. Bovendien bleek op deze locatie een busknooppunt ook niet inpasbaar vanwege de bochten die bussen</p>

De bushalte voor mijn huis zorgt voor een waardevermindering en overlast voor de huizen aan de Oostersingel. Wat zijn de mogelijkheden hiervoor?	<p>maximaal kan maken.</p> <p>Uit geluidsonderzoek komt naar voren dat het geluid voor de betreffende woningen iets afneemt. Dat heeft te maken met de beoogde instelling van een 30km regime op dit deel van de Oostersingel, de beoogde verwijdering van de huidige verkeerslichten (minder optrekkend verkeer) en het verschuiven van de rijbaan richting het UMCG.</p> <p>Indien u van mening bent dat de waarde uw woning afneemt vanwege de betreffende plannen, dan kunt u een verzoek tot planschade indienen. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke planschadebeoordelingscommissie. Meer over de planschadebeoordelingscommissie kunt u vinden op www.gemeente.groningen.nl/vergunning/verzoek-planschadevergoeding-2</p>
De gevaarlijkste situatie is bij de verkeerslichten op het kruispunt Oostersingel – Bloemsingel – W.A. Scholtenstraat wat doe u daaraan?	<p>Het betreffende kruispunt is ook bij ons een belangrijk verkeersveiligheidsvraagpunt. In het Voorlopig Ontwerp gaan wij er vanuit dat de verkeerslichten niet meer terug komen en dat het een gelijkwaardige kruising waarbij rechtskomend verkeer voorrang heeft. Daarnaast zorgen we er voor dat fietsers en bussen elkaar goed kunnen zien. Ook is voorzien in een 30km regime en worden de bochten wat ruimer dan nu het geval is. Hierdoor krijgen alle verkeersdeelnemers voldoende ruimte. Wij denken hiermee een veilig kruispunt te creëren.</p>
Reizigers die stappen uit bussen nemen de kortste route naar hun bestemming en steken daardoor direct het fietspad of rijbaan over. Dit lijkt ons onveilig. Wij vragen aandacht hiervoor.	<p>Het is inderdaad bekend dat reizigers zoveel mogelijk via de kortste route naar hun bestemming willen reizen. Hoewel we dit moeilijk kunnen voorkomen proberen we reizigers te verleiden om via daarvoor in de verharding aangegeven locaties het fietspad of de rijbaan te kruisen. Het oversteken op deze locatie kan plaatsvinden op een relatief vlakke verharding. Op andere plekken is er sprake van een hoogteverschil waardoor het oversteken op deze plekken minder aantrekkelijk wordt.</p>
Zorgen de bussen voor niet opstoppingen als bussen op elkaar of overige verkeer moeten wachten?	<p>In het ontwerp is er vanuit gegaan dat alle bochten waar bussen rijden dusdanig zijn vormgegeven dat alle bussen elkaar, zonder wachten kunnen passeren. Daarnaast wordt gezorgd voor voldoende overzicht zodat alle verkeersmodaliteiten op elkaar kunnen anticiperen. Verder kunnen tegelijkertijd 6 bussen op alle aanwezige bushaltes halteren, waardoor er minder kans is dat bussen op elkaar moeten wachten.</p>
Welke inspraak mogelijkheden zijn er?	<p>Alle opmerkingen die wij op het Voorlopig Ontwerp hebben ontvangen zijn betrokken bij het opstellen van een Definitief Ontwerp. Het</p>

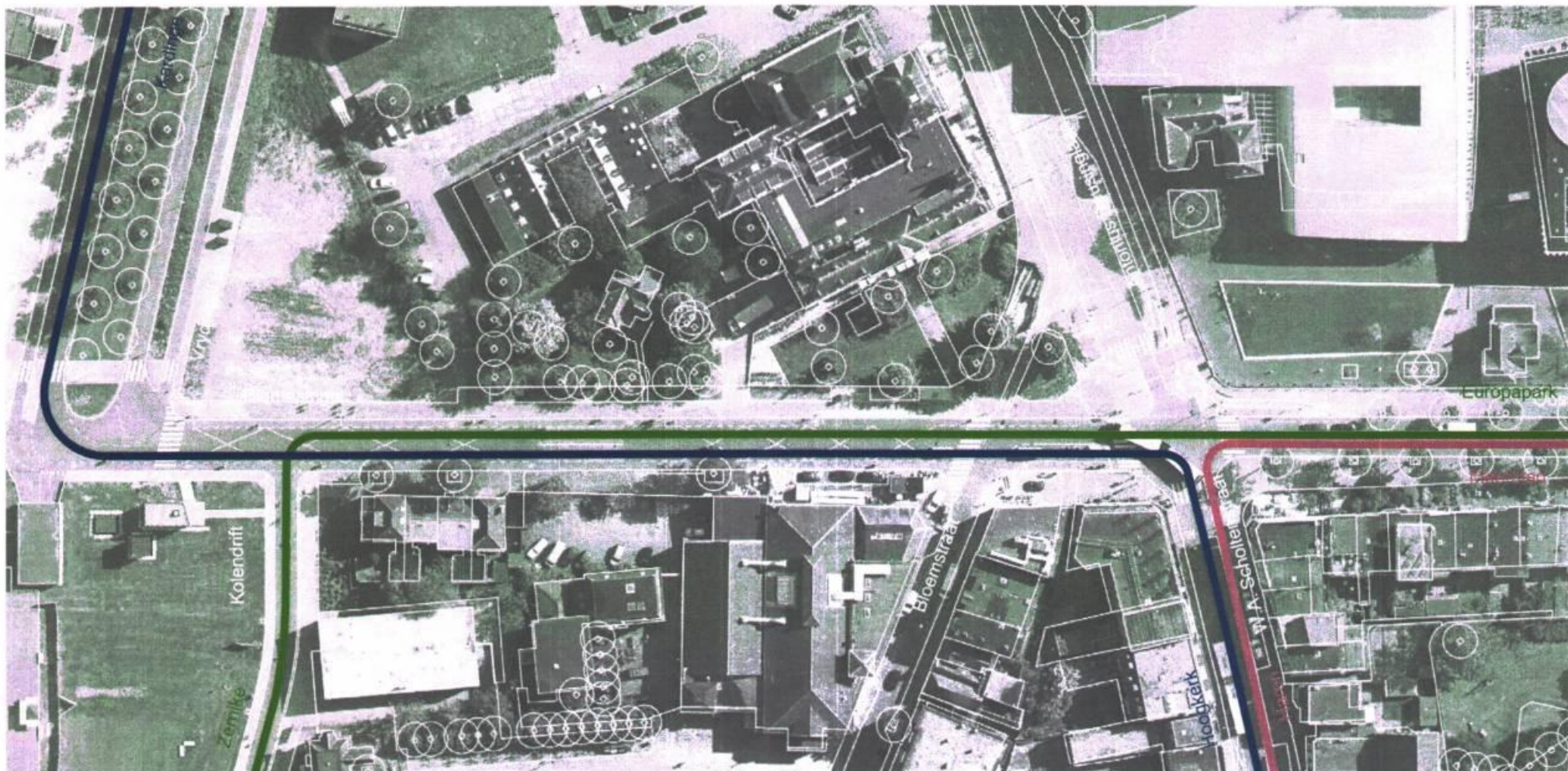
	definitieve ontwerp wordt aan de gemeenteraad ter besluitvorming aangeboden. U kunt inspreken in de raadscommissie. Daarnaast kunt u via de verkeersbesluiten die nodig zijn om het ontwerp uit te voeren bezwaar aantekenen. Dat geldt ook voor de omgevingsvergunning die nodig zijn voor het eventueel vellen van bomen of het bouwen van een wachthokje.
Is de verkeersveiligheid geborgd in het ontwerp?	De verkeersveiligheid is één van de belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp geweest. Dit aspect heeft onder meer geleid tot het verleggen van de fietspaden achter de bushaltes langs waarom er geen conflicten zijn tussen bussen en fietsers.
Zijn er ondergrondse mogelijkheden voor busroutes of het busknooppunt?	Ondergrondse routes of het ondergronds realiseren van een busknooppunt is niet onderzocht, omdat dit zeer kostbaar is en niet binnen de financiële kaders van dit project gerealiseerd kan worden.
Is UMCG hier bij betrokken? Waarom kan de keerlus niet op het UMCG terrein?	Het UMCG is zeer intensief betrokken bij de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp. Om het ontwerp te kunnen uitvoeren is ook grond van het UMCG nodig. Realisatie van een keerlus blijkt niet tot de mogelijkheden te horen omdat dit de bouwmogelijkheden van het UCMG zeer beperkt. Bovendien is het Voorlopig Ontwerp verkeerskundig veiliger en is dit ruimtelijk beter inpasbaar.
Hoe zit het met de sneeuw veiligheid bij de vrijliggende fietspaden achter de bushaltes?	De beoogde fietspaden maken deel uit van het hoofd fietspaden netwerk. Hoofd fietspaden maken deel uit van strooi- en indien nodig sneeuwveegroutes.

BULAGE





Definitief Ontwerp HOV busknoop UMCG noord



buslijnen (2017)

- Groene Lijn: 4 - 6 per uur / per richting**
 Station Europapark - P+R Europapark - UMCG Noord - Station Noord - P+R Zernike - Zernike - Zuidhorn

- Blauwe lijn: 12 per uur / per richting**
 Leek/Roden - P+R Hoogkerk - Groningen Hoofdstation - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Kardinge - Beijum/Lewenborg

- Paarse Lijn: 6 per uur / per richting**
 Annen-Zuidlaren - P+R De Punt - P+R Haren - Groningen Hoofdstation - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Driebond

Inleiding

In dit document wordt het definitief ontwerp gepresenteerd van het HOV knooppunt UMCG noord. Dit ontwerp is het resultaat van een traject, waarin programmatische, functionele, verkeerskundige en ruimtelijke aspecten integraal zijn samengebracht.

In 2012 is besloten tot de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen en tot het opstellen van een nieuwe bereikbaarheidsstrategie, op basis van een geactualiseerde Netwerkanalyse. Voor het openbaar vervoer is een regionale HOV-visie (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) opgesteld.

Deze HOV-visie is een belangrijke aanleiding voor het hier gepresenteerde ontwerp. In deze visie is namelijk een groot aantal maatregelen opgenomen die tot doel hebben de doorstroming en regelmaat van het busverkeer in de stad te verbeteren. Dit moet naast kwaliteitsverbetering leiden tot een reductie van de exploitatiekosten.

Het busknooppunt UMCG Noord is één van de prominentste onderdelen uit het maatregelenpakket HOV-visie. Met de realisatie van dit busknooppunt krijgen reizigers van de HOV-lijnen 1, 3, 4 en 5 (volgens de dienstregeling en lijnummering 2017) de mogelijkheid om over te stappen op een andere HOV-lijn.

De afgelopen tijd is gewerkt aan het ontwerp voor het busknooppunt UMCG. Aan dit document gaan een aantal fases van verkenning, analyse en ontwerp vooraf.

1. Verkenning locatie busknooppunt
2. Uitwerking voorkeursmodel busknooppunt
 - 2a. Verkeerskundige analyse
 - 2b. Analyse omgeving
3. Uitwerking Voorlopig Ontwerp busknooppunt
4. Uitwerking Definitief Ontwerp busknooppunt

Deze fases zijn gedocumenteerd in een aantal documenten die in de volgende kolom staan opgesomd. Ze hebben als ingrediënten gediend voor het definitief ontwerp.

1. Verkenning locatie busknooppunt
'DEF HOV Knooppunt UMCG Noord 150204'
Werkgroep inpassing HOVknooppunt UMCG noord

In dit vooronderzoek is met alle betrokken partijen, zoals de Gemeente Groningen, Q-buzz, het OV-bureau, het UMCG en de RUG, een keuze gemaakt voor de locatie van de busknoop en zijn de ambities vastgelegd waaraan het ontwerp dient te voldoen.

2a. Verkeerskundige analyse
'150709 Presentatie UMCG Noord'
Bonotraffics

In dit onderzoek zijn de verkeersstromen, overstapbewegingen en verkeerskundige aspecten onderzocht in het gebied aan de hand van een verkeerstelling en -simulatie. Op basis van deze analyse is er een keuze gemaakt voor een model met eilandperrons in plaats van haltekomen.

2b. Analyse omgeving
'20150826 Analyse HOV busknoop UMCG noord'
Koen van Velsen architecten

In dit onderzoek zijn de ruimtelijke eigenschappen van de omgeving van de busknoop onderzocht, omschreven en zijn aanbevelingen gedaan voor een nadere ruimtelijke uitwerking van het gebied.

3. Uitwerking Voorlopig Ontwerp busknooppunt
'BKG-VO-fasedocument Voorlopig Ontwerp 20151120'
Koen van Velsen architecten

In het Voorlopig Ontwerp is een integraal plan gemaakt waarbij de bevindingen uit de eerste 3 documenten als input hebben gediend. Op basis van dit document is een eerste kostenindicatie gemaakt en hebben betrokken partijen hun input kunnen geven. Tevens is dit ontwerp gepresenteerd tijdens een inspraakavond aan omwonenden en geïnteresseerden.

Het UMCG en de RUG zijn als grondeigenaar van een deel van het plangebied, maar vooral als 'goede buur', gedurende het gehele proces intensief betrokken geweest bij de planvorming. Eerst door

deel te nemen aan de overleggen van het vooronderzoek, later door tussentijdse overleggen waarin de diverse schetsplannen aan hun zijn voorgelegd.

Het VO is daarnaast besproken met alle direct aanwonenden/gebruikers (NNT) van de Bloemsingel en de Oostersingel. Tevens heeft op 10 februari 2016 een informatieavond plaatsgevonden waarvoor de omliggende buurten (o.a. Binnenstad Oost en het Ebbingekwartier) waren uitgenodigd. Zo'n 35 belangstellenden hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Ten slotte is het VO besproken met de bewonersorganisatie Binnenstad Oost, bewonersorganisatie Hortusbuurt en de Fietsersbond.

4. Uitwerking Definitief Ontwerp busknooppunt

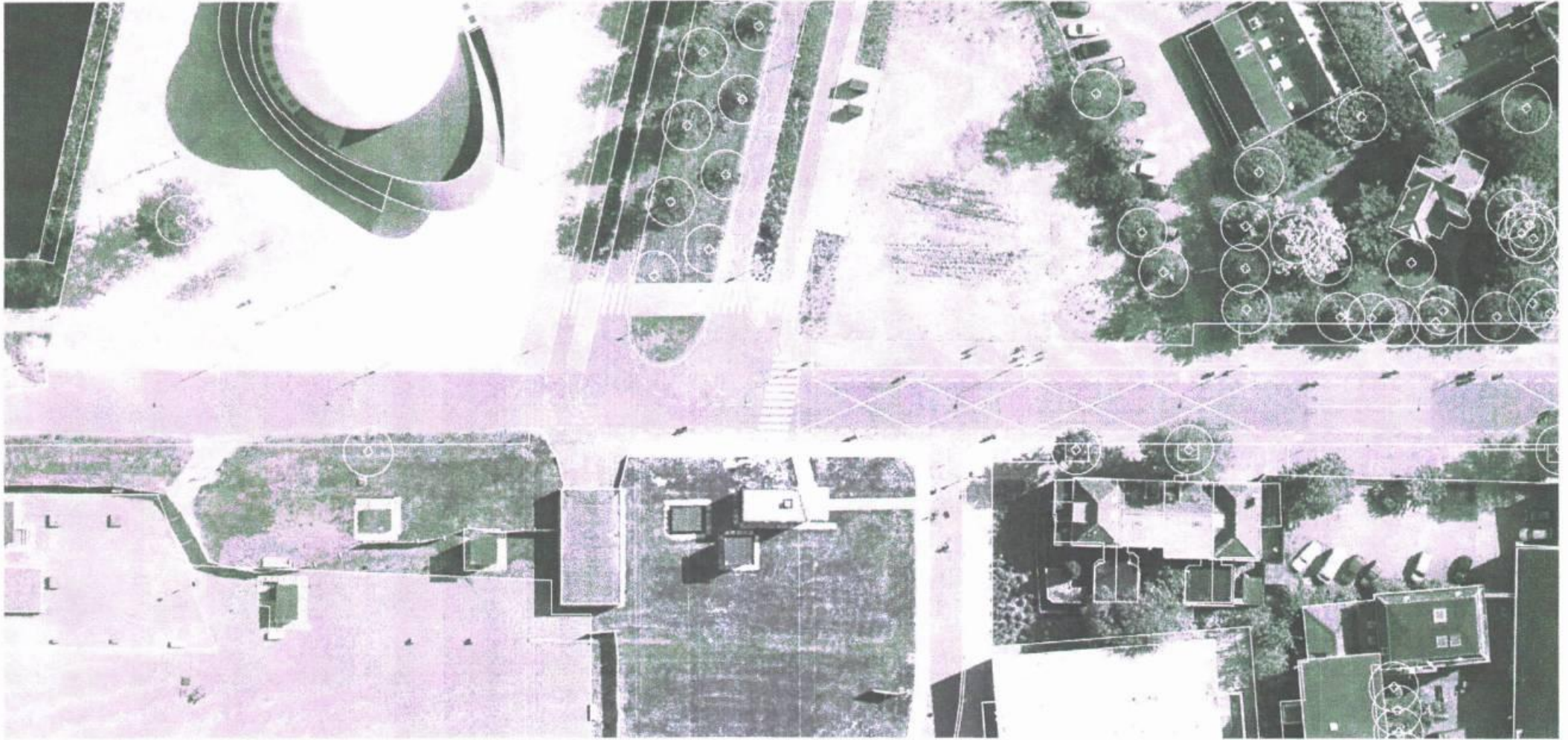
Dit definitief ontwerp is een uitwerking van het voorlopig ontwerp, waarin keuzes zijn gemaakt voor materialisatie, detailoplossingen zijn getekend en in algemene zin verdieping is aangebracht in de gemaakte keuzes en uitwerkingen.

Voor beeldbepalende delen van het ontwerp zijn fragmenten en details getekend, waarin alle componenten die een plek moeten krijgen in het gebied zijn benoemd. Niet alle unieke situaties zijn uitgewerkt, maar met de in dit boek gepresenteerde principes is het mogelijk om deze situaties in de bestekfase nader uit te werken, waarbij de vormgevingsprincipes uit dit boek het uitgangspunt zijn.

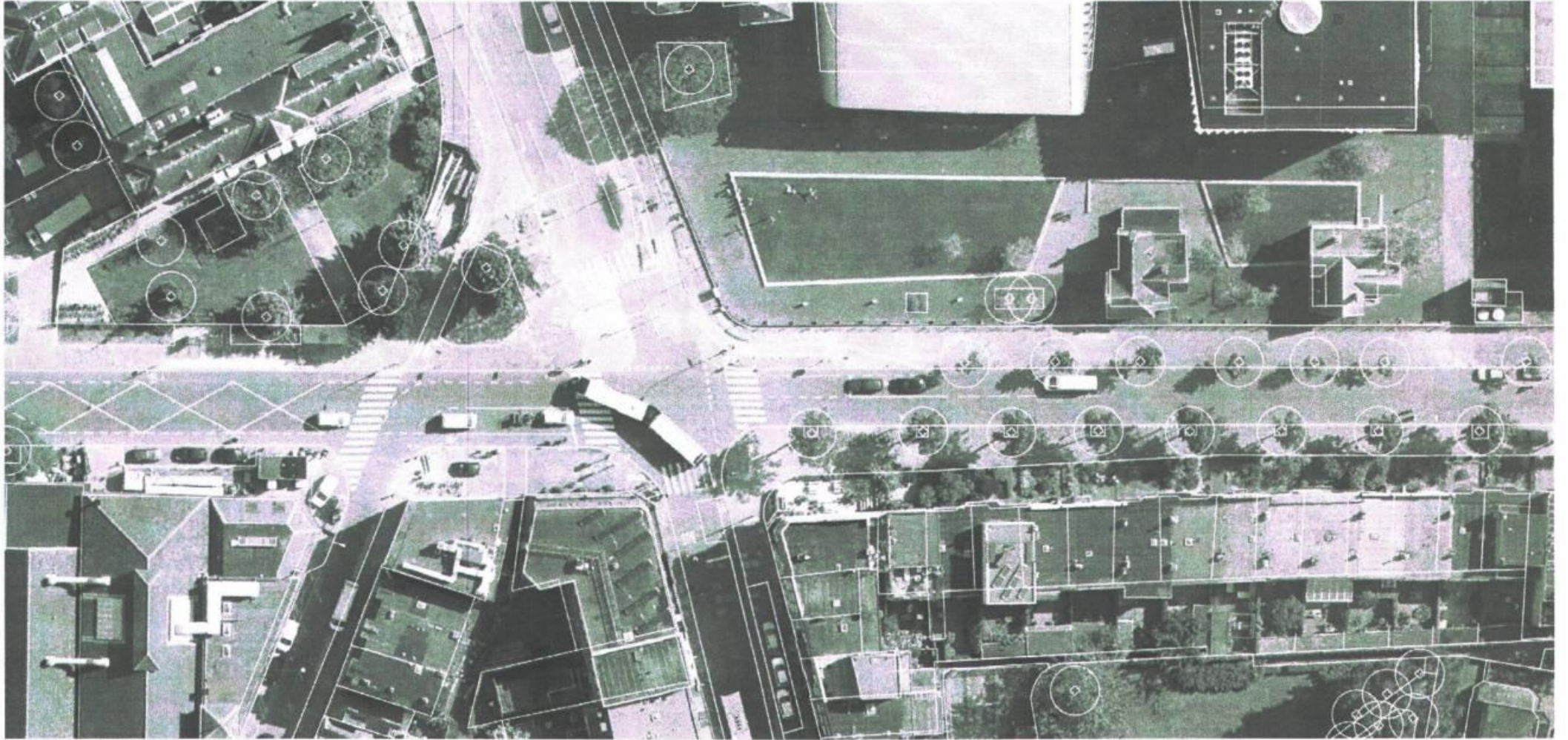
Na besluitvorming over het DO in de gemeenteraad zal een start worden gemaakt met de aanbesteding van dit project. De verwachting is dat najaar 2016 een start met de werkzaamheden zal worden gemaakt, waarbij eerst kabels en leidingen worden verlegd. Overigens gaat het om een relatief beperkt aantal kabels en leidingen. Het busknooppunt zal waarschijnlijk gefaseerd worden uitgevoerd zodat de busdienstregeling zo weinig mogelijk verstoord wordt. Medio 2017 zou het busknooppunt in zijn geheel gereed moeten zijn.

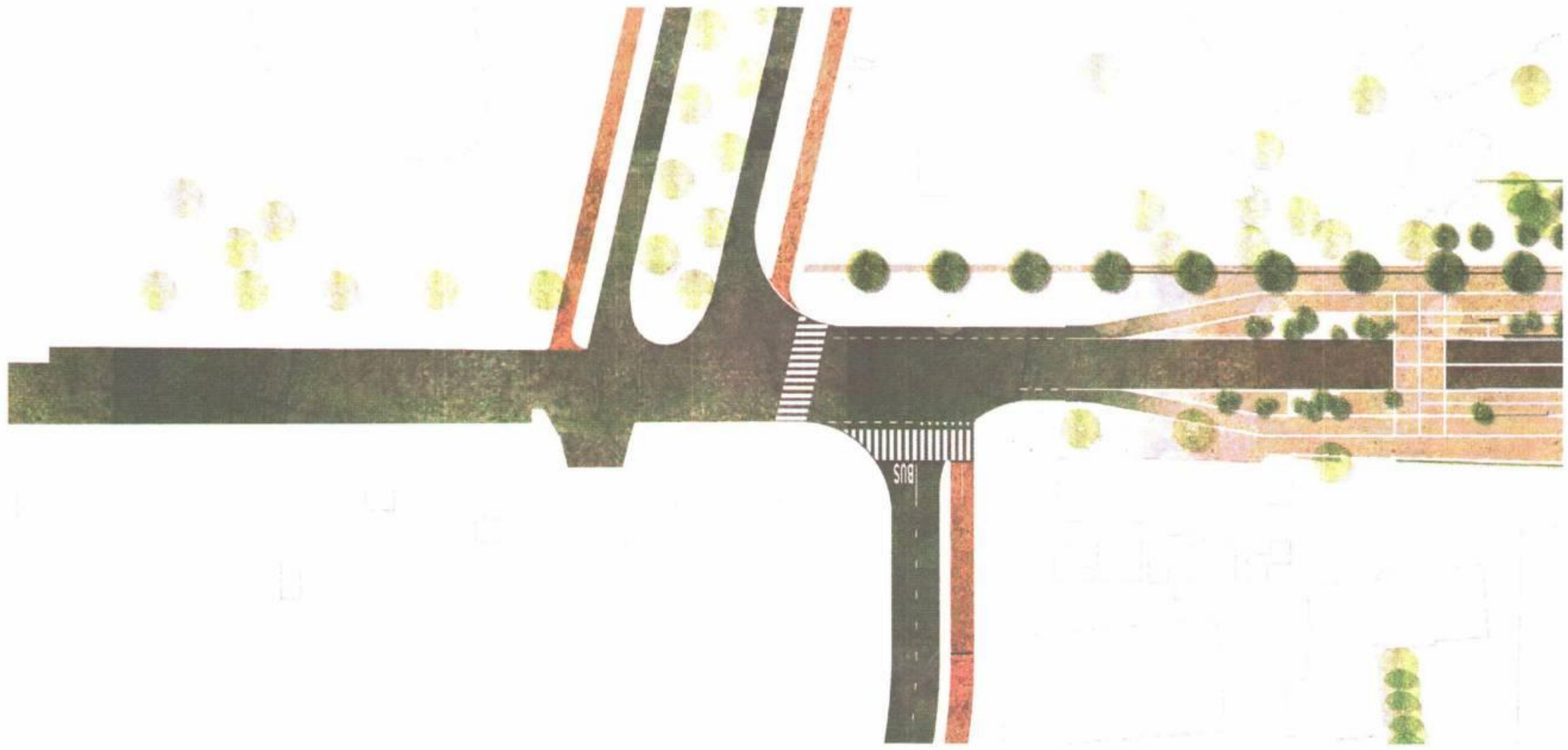
Koen van Velsen, architect
April 2016

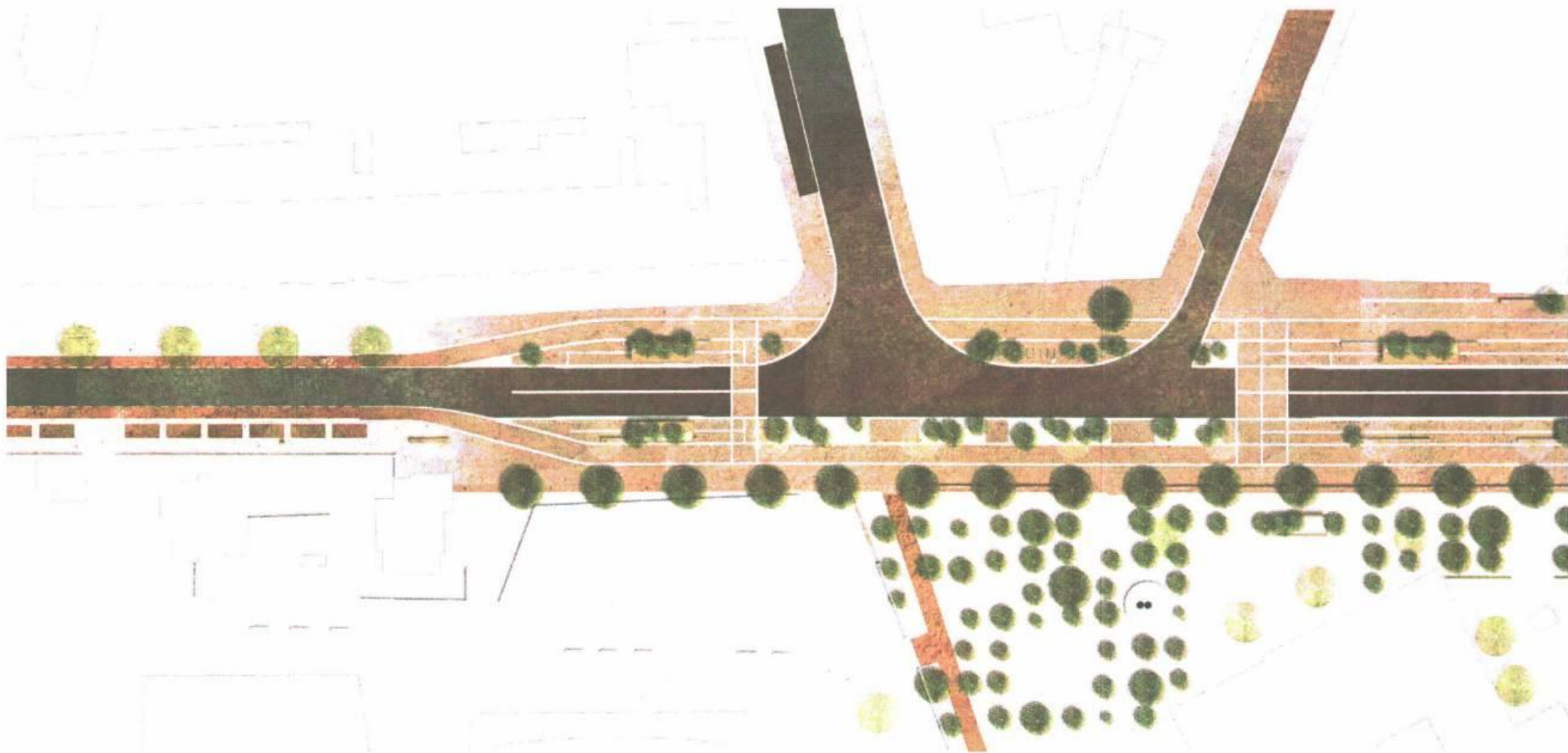
ontwerp




bestaande situatie










 rijbaan, asfalt, epoxy toplaag met instrooilaag
principe kleuren volgens fragmenttekening


verharding campus. asfalt geel / zandkleurig


 trottoir, natuursteen bestrating 300x300mm, halfsteens
principe kleuren volgens fragmenttekeningen


 trottoirtegel bestaand, betontegel

 perron, bestrating 150x150mm
verband volgens tekening
principe kleuren volgens fragmenttekeningen


 fietspad, bestrating 150x300mm
verband volgens tekening
principe kleuren volgens fragmenttekening

 trottoirband / belijning, natuursteen, wit
vormstukken en naadverdeling volgens tekening
plaatselijk v.z.v. afronding t.b.v. bushalte

 bank, natuursteen elementen,
plaatselijk v.z.v. stalen leuning
kleur volgens materialenoverzicht

 ronde boomkrans, natuursteen element verhoogd


 geleidelijn


 noppenmarkering

 fietslogo 050, Groningen fietsstad
reliëf in natuursteen element

legenda plantekening

 afvalbak

 lantaarnpaal, nieuw


 lantaarnpaal, bestaand

 straatkolk

 verkeersbord op (lantaarn)paal

 boomrooster

 blokmarkering v.z.v. led

 nieuwe boom / heester / haag
type en grootte volgens bomenoverzicht

bestaande boom

bodembedekker

gazon of halfverharding, n.t.b.

 startpunt kleurverloop
voor principe kleurverloop in tegelwerk: zie fragment

 plangrens

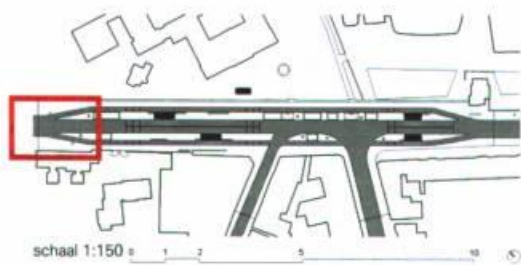
1 wachtvoorziening

2 kiosk (geen onderdeel van scope)

3 schaarhefplatform

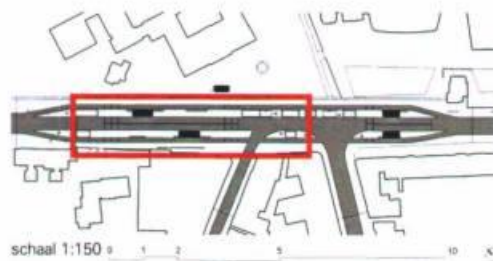
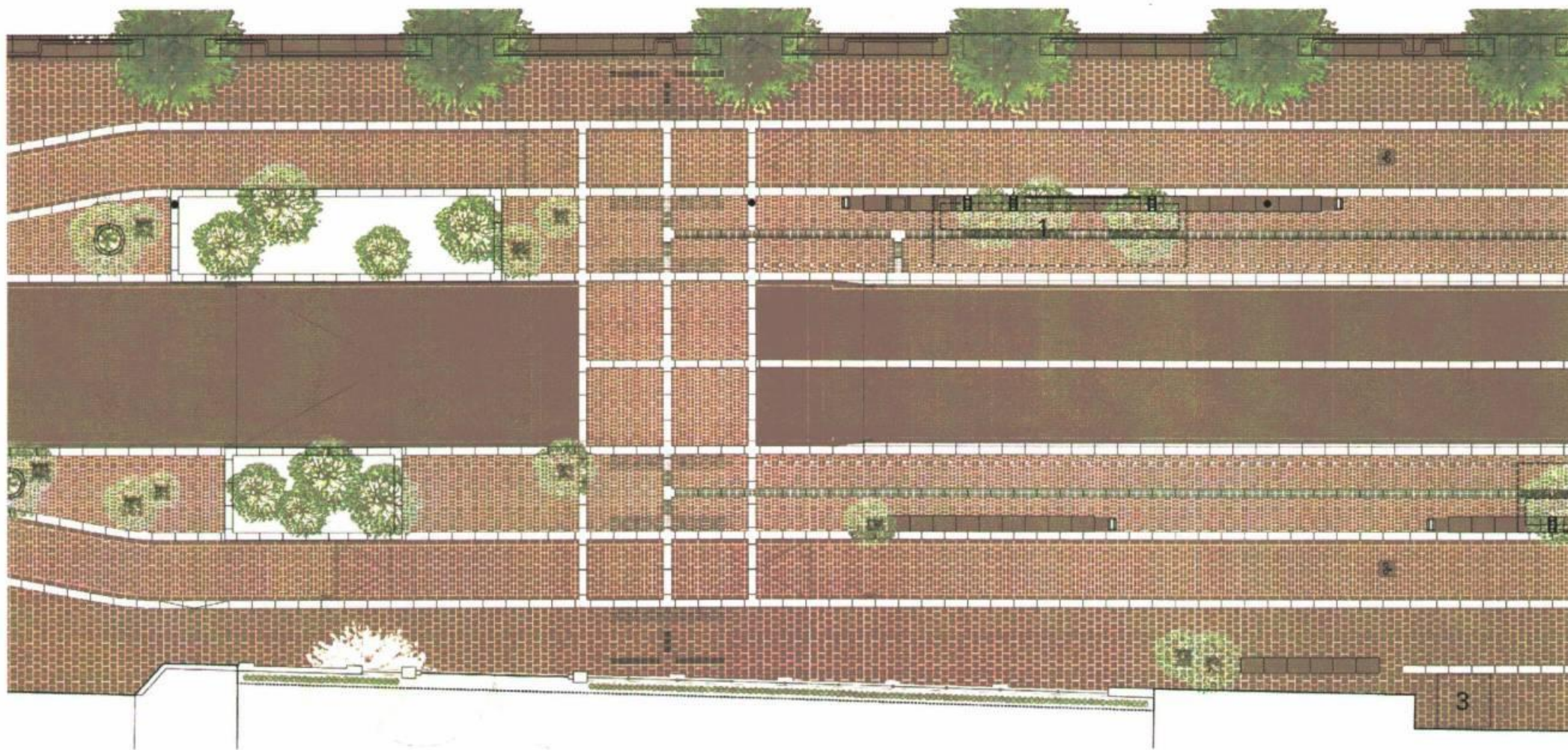
4 kunstwerk RUG (geen onderdeel van scope)

plantekening



schaal 1:150

plantekening

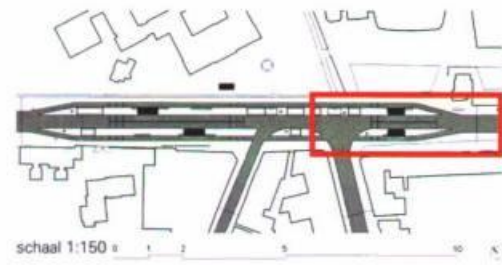
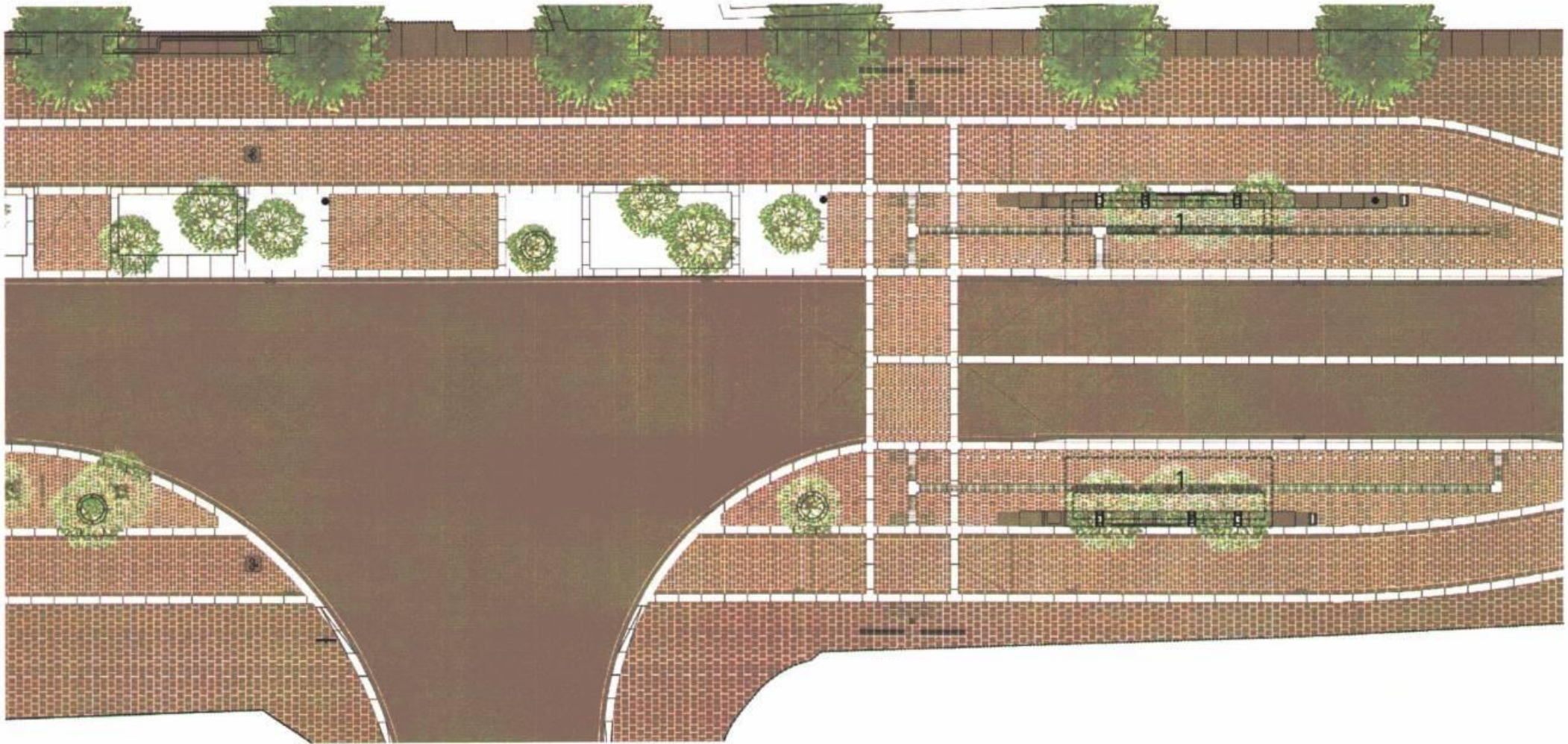


plantekening

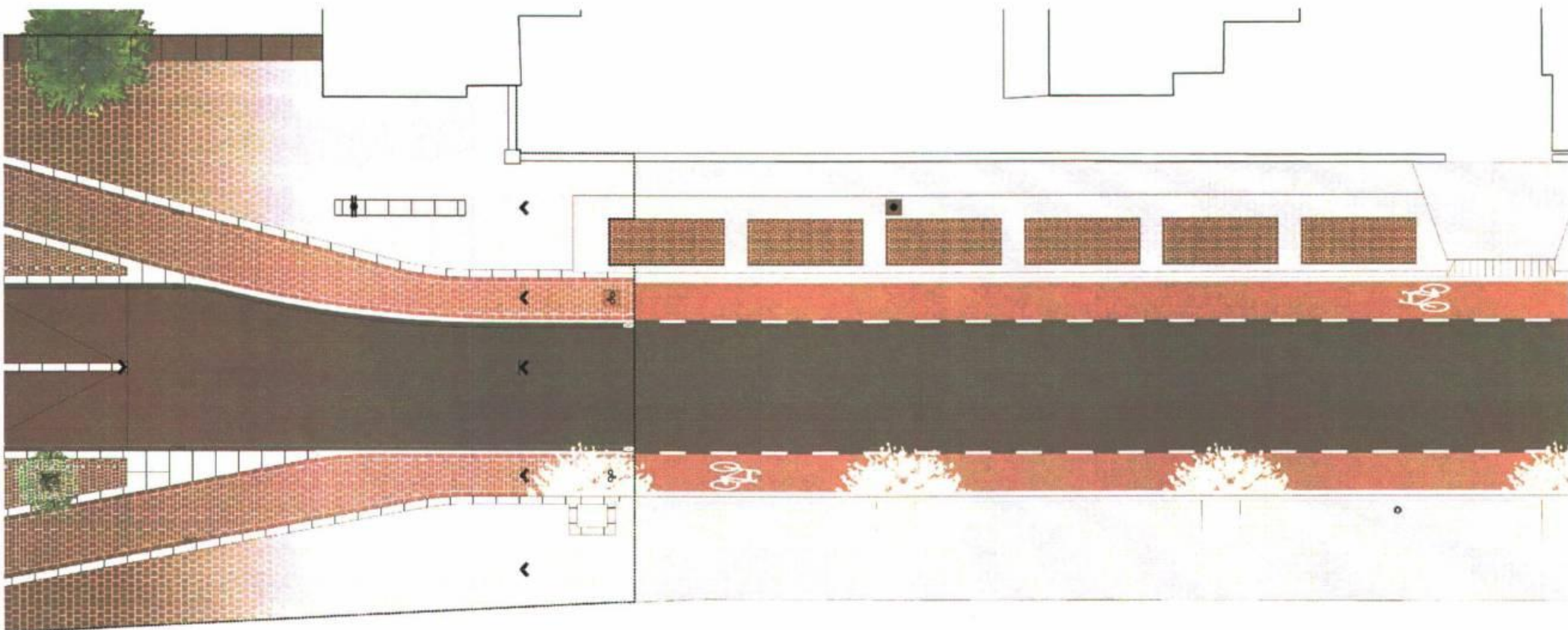


voor legenda: zie pagina 22

plantekening

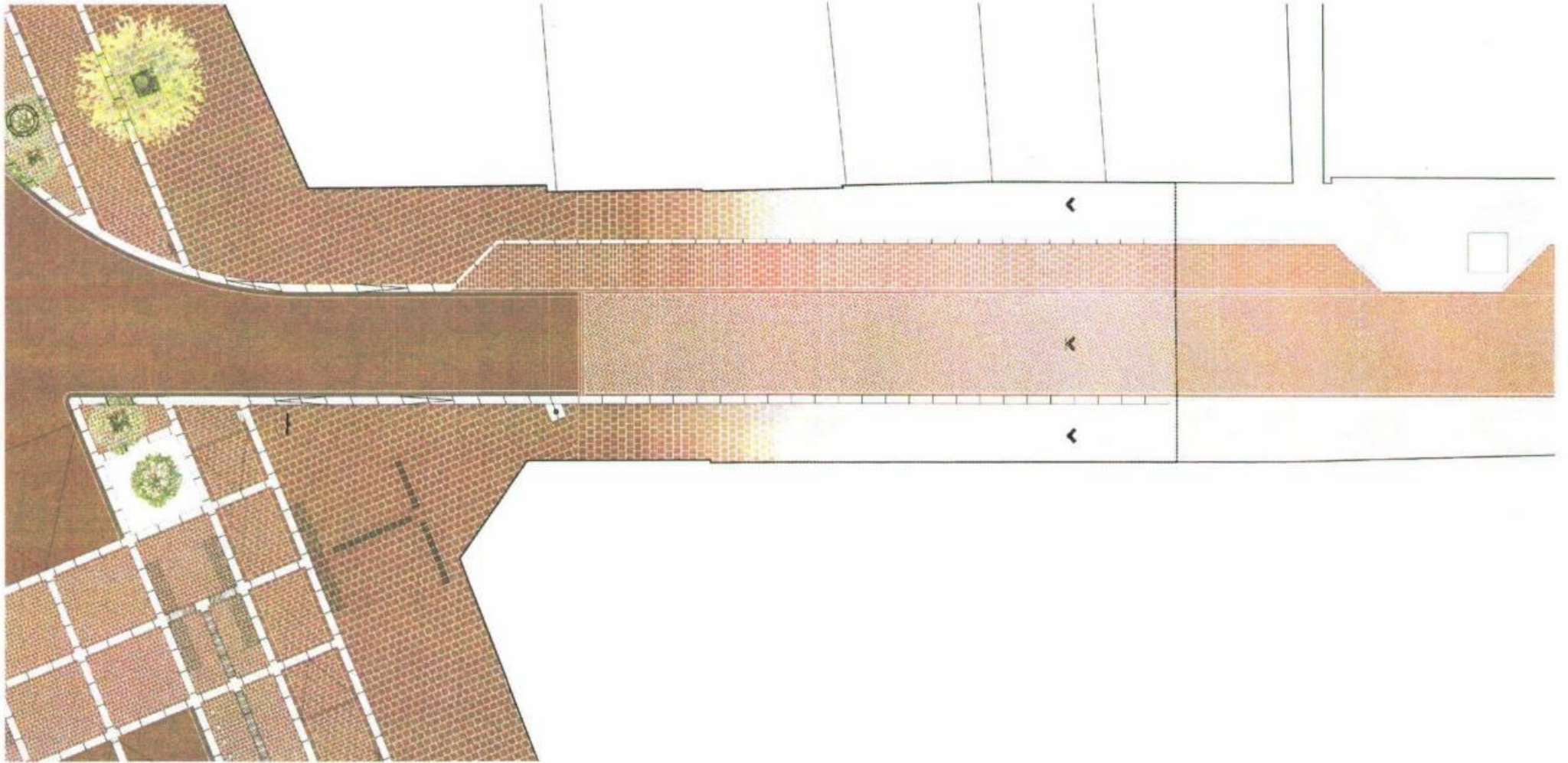


plantekening

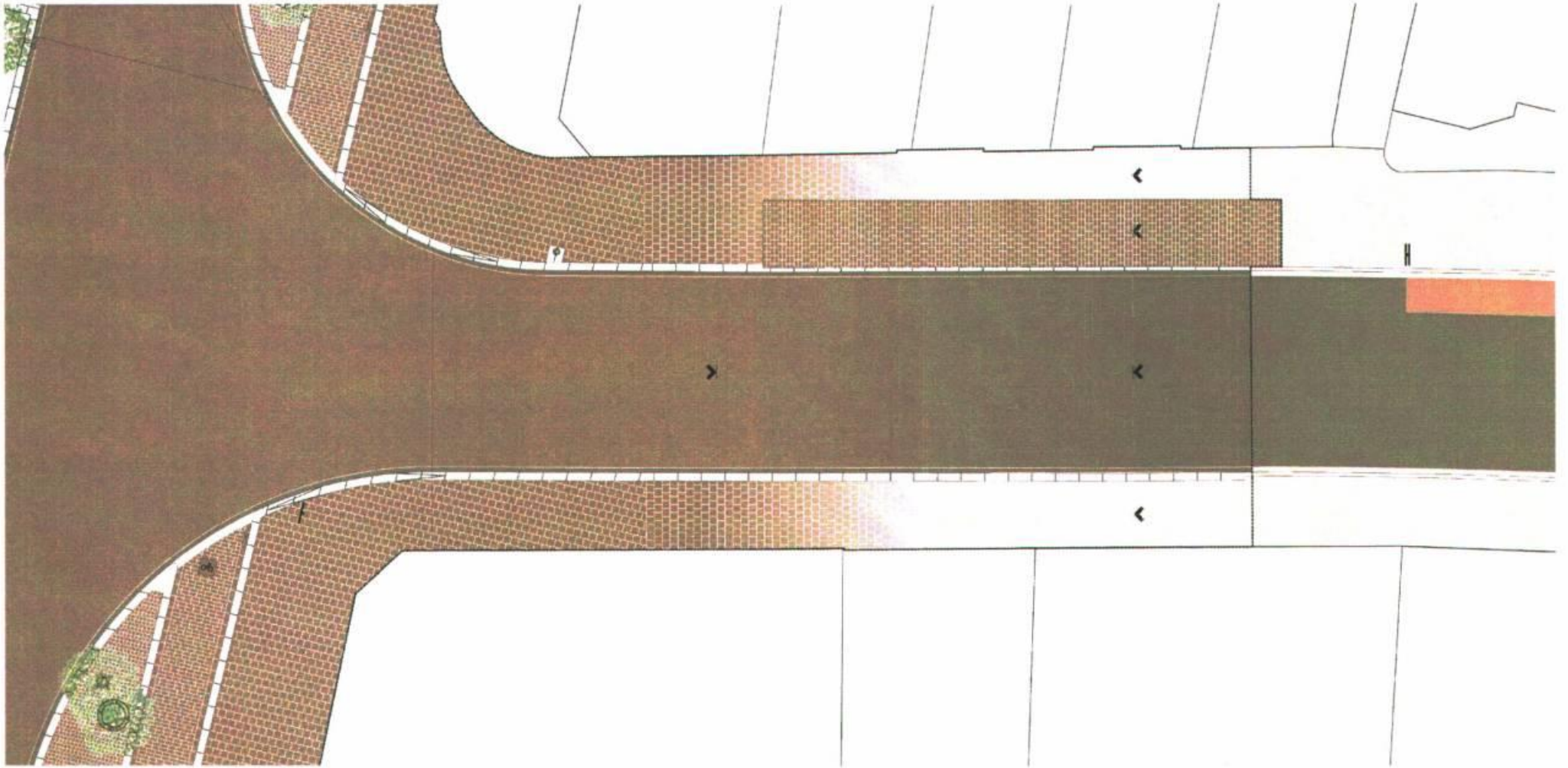


voor legenda: zie pagina 22

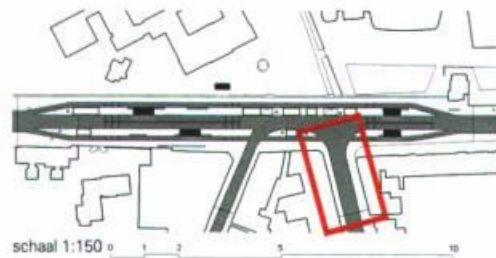
plantekening



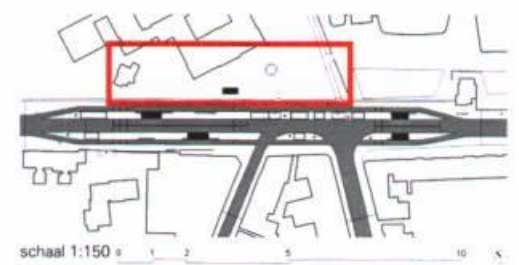
plantekening



voor legenda: zie pagina 22



plantekening



schaal 1:150 0 1 2 5 10 5

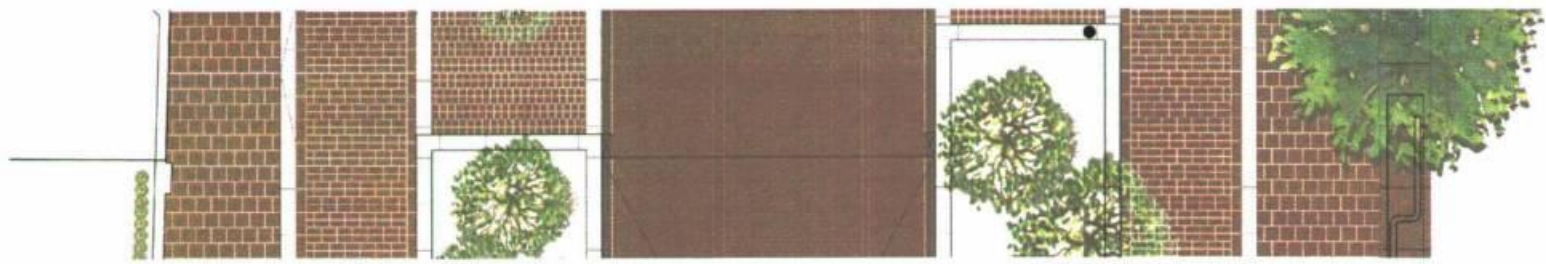
plantekening



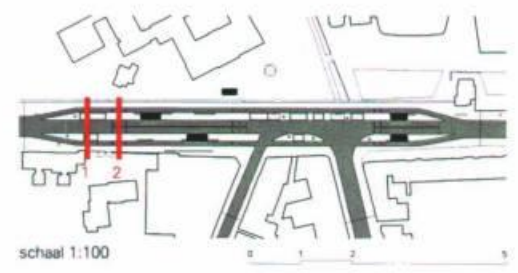
voor legenda: zie pagina 22

profieldoorsnedes

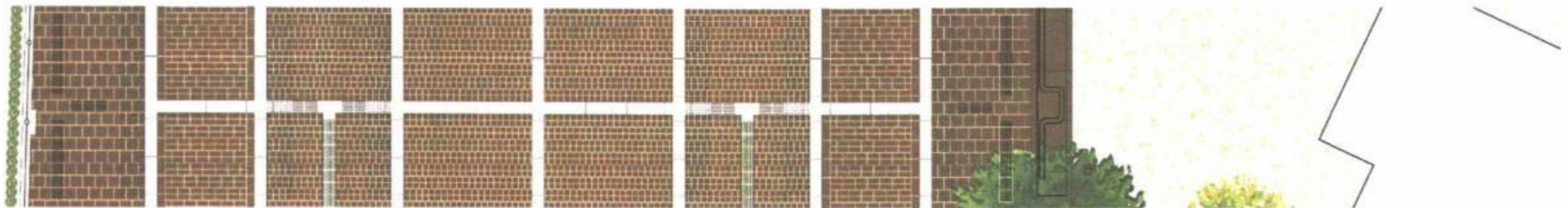
profieldoorsnedes



profieldoorsnede 1



profieldoorsnedes

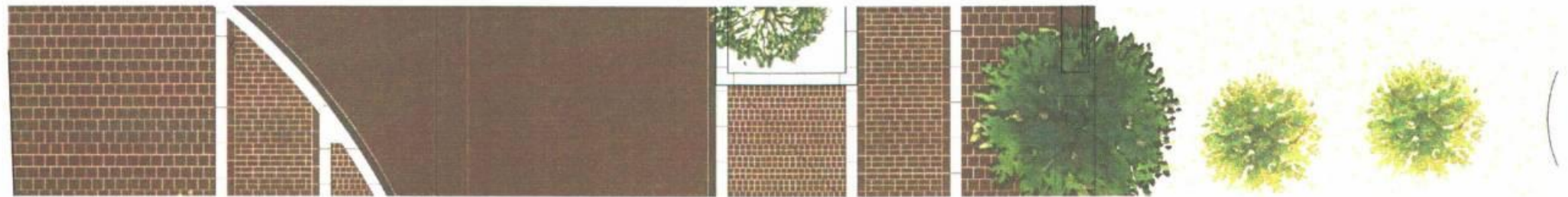


profieldoorsnede 2

schaal 1:100



profieldoorsnedes

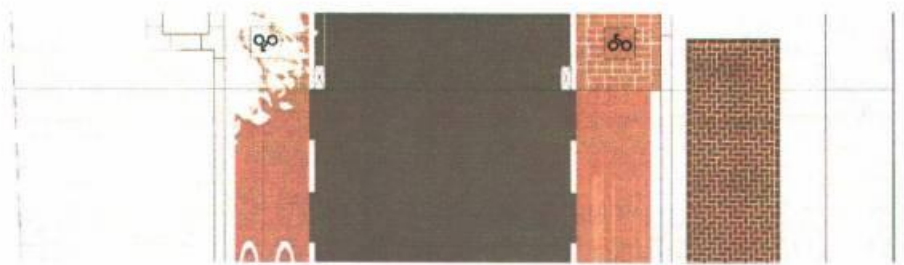
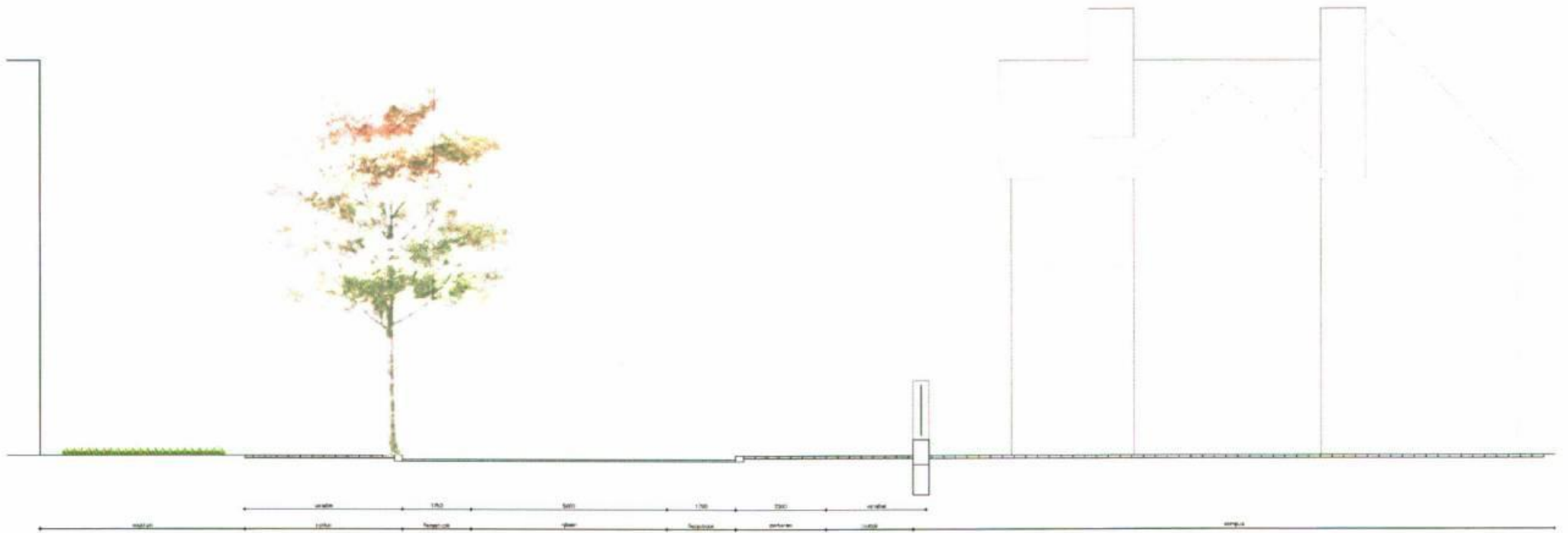


profieldoorsnede 4

schaal 1:100



profieldoorsnedes

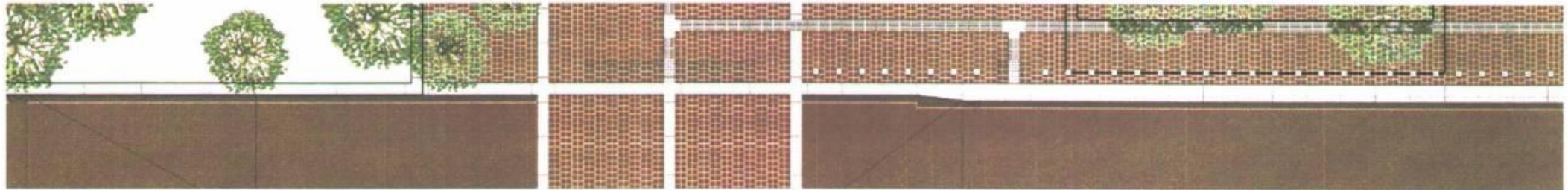


profieldoorsnede 6

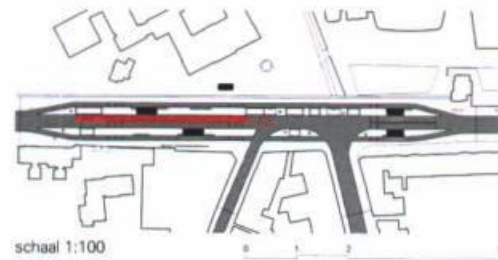
schaal 1:100



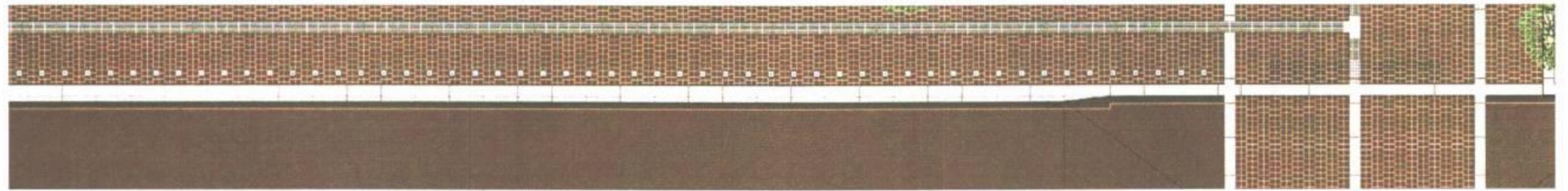
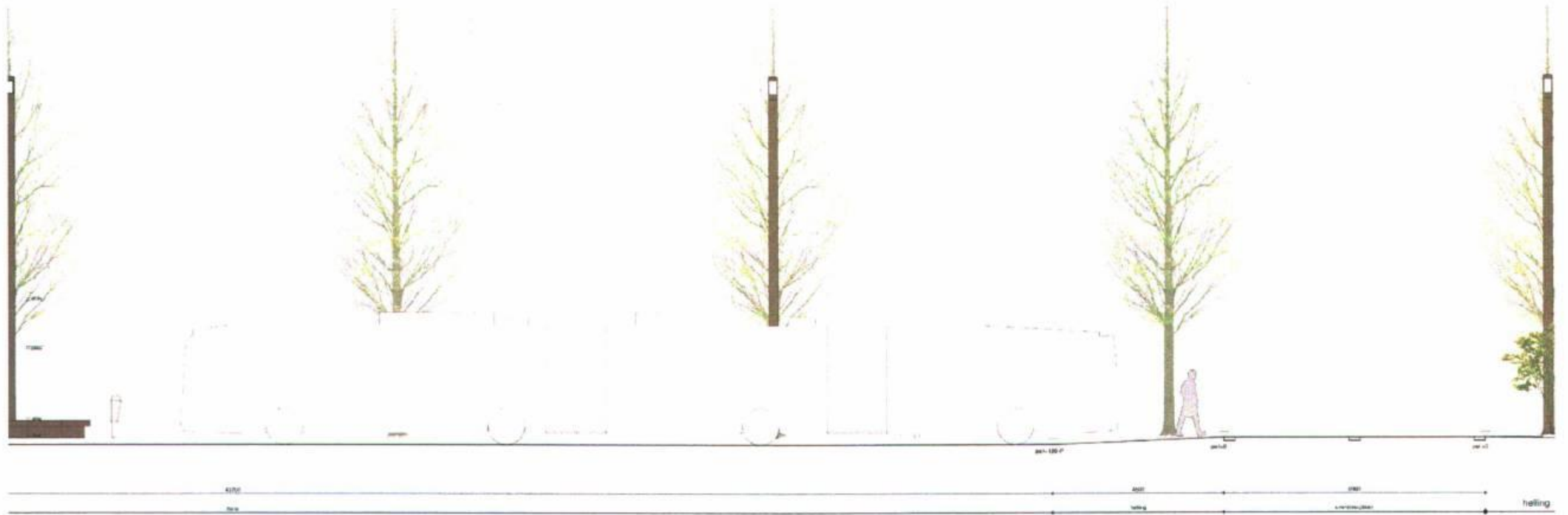
profieldoorsnedes



profieldoorsnede 7a



profieldoorsnedes



profieldoorsnede 7a

colofon

Opdrachtgever: Gemeente Groningen

met medewerking van:

UMCG

Janet Stoker

Henk Timmerman

RUG

Barry Schuurman

Ontwerpteam:

Gemeente Groningen

Gerd Boerema

Bert Lap

Thijs Veenstra

Edwin Venema

Freek Wilkens

Hans Zwarteveen

Bonotraffics bv

Edgar van Heerde

Jeroen Hendriks

Koen van Velsen Architecten

Frank Beurskens

Erik-Jan van Dalisen

Koen van Velsen

opdrachtgever: Gemeente Groningen - Architect: Koan van Velsen architecten - april 2016